

## राज्य सहायता समझौता

मुंबई हवाईअड्डे के आधुनिकीकरण और पुनर्गठन के संबंध  
में

भारत के राष्ट्रपति

(भारत सरकार की ओर से)

और

मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड

26 अप्रैल, 2006

### विषय-सूची

- खंड 1: परिभाषाएँ और व्याख्या – पृष्ठ 3
- खंड 2: प्रभावी तिथि – पृष्ठ 8
- खंड 3: भारत सरकार का समर्थन – पृष्ठ 8
- खंड 4: भारतीय रक्षा बल और सैन्य गतिविधियाँ – पृष्ठ 16
- खंड 5: समन्वय समितियाँ – पृष्ठ 16
- खंड 6: भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के अधिकारों का अधिग्रहण – पृष्ठ 17
- खंड 7: अवधि और समाप्ति – पृष्ठ 18
- खंड 8: अपरिहार्य घटना/अनपेक्षित परिस्थिति – पृष्ठ 18
- खंड 9: शासी कानून और विवाद समाधान – पृष्ठ 19
- खंड 10: कानून में परिवर्तन – पृष्ठ 20
- खंड 11: दायित्व – पृष्ठ 21
- खंड 12: विविध – पृष्ठ 21

## अनुसूचियाँ

- अनुसूची 1: टैरिफ निर्धारण के सिद्धांत – पृष्ठ 25
- अनुसूची 2: सीमा शुल्क नियंत्रण – पृष्ठ 30
- अनुसूची 3: पादप संरक्षण और संगरोध सेवाएं – पृष्ठ 31
- अनुसूची 4: पशु संगरोध सेवाएं – पृष्ठ 32
- अनुसूची 5: स्वास्थ्य सेवाएं – पृष्ठ 33
- अनुसूची 6: विमानन शुल्क – पृष्ठ 34
- अनुसूची 7: भारत सरकार की गारंटी का प्रारूप – पृष्ठ 35
- अनुसूची 8: आधारभूत हवाईअड्डा शुल्क – पृष्ठ 42

## दिल्ली

क्रमांक: A 832008

### राज्य सहायता समझौता

यह राज्य सहायता समझौता 26 अप्रैल 2006 को दिल्ली में निष्पादित किया गया है।

#### पक्षकार:

1. **भारत के राष्ट्रपति**, जो भारत सरकार के नागर विमानन मंत्रालय के सचिव के माध्यम से कार्य कर रहे हैं (जिन्हें आगे "**भारत सरकार**" कहा गया है, जिसमें उनके उत्तराधिकारी और अनुमति प्राप्त समनुदेशिनी शामिल माने जाएंगे), पहला पक्ष;

#### और

2. **मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड**, जो भारतीय कंपनी अधिनियम, 1956 के तहत भारत में निगमित एक कंपनी है, जिसका पंजीकृत कार्यालय छत्रपति शिवाजी अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डा, मुंबई में है (जिसे आगे "**संयुक्त उद्यम कंपनी**" कहा गया है, जिसमें इसके उत्तराधिकारी और अनुमति प्राप्त समनुदेशिनी शामिल माने जाएंगे), दूसरा पक्ष।

(भारत सरकार और संयुक्त उद्यम कंपनी को आगे संयुक्त रूप से "पक्षकार" तथा व्यक्तिगत रूप से "पक्ष" कहा गया है।)

दिल्ली

क्रमांक: C 020421

चूंकि :

- (क) भारत सरकार ने अपनी उदारीकरण की नीति के तहत भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम, 1994 के अंतर्गत स्थापित भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (जिसे आगे **भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण** कहा गया है) को भारत में हवाईअड्डों के प्रबंधन के कार्य सौंपे।
- (ख) उपर्युक्त नीति को बढ़ावा देते हुए, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने ऐसे निजी प्रतिभागियों की खोज की जो **छत्रपति शिवाजी अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डा, मुंबई** (जिसे आगे **हवाईअड्डा** कहा गया है) का संचालन, रखरखाव, विकास, डिजाइन, निर्माण, उन्नयन, आधुनिकीकरण, वित्तपोषण और प्रबंधन करने में सक्षम और इच्छुक हों।
- (ग) उपर्युक्त उद्देश्य के लिए एक विशेष उद्देश्य वाली कंपनी (विशेष उद्देश्य वाहन) (जिसे आगे **संयुक्त उद्यम कंपनी** कहा गया है) का गठन किया गया है, जिसमें भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण और निजी प्रतिभागी शेयरधारक के रूप में शामिल हैं।
- (घ) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण और संयुक्त उद्यम कंपनी ने एक संचालन, प्रबंधन और विकास समझौते (जिसे आगे **संचालन, प्रबंधन और विकास समझौता** कहा गया है) पर हस्ताक्षर किए हैं, जिसके तहत वे उन नियमों और शर्तों पर सहमत हुए हैं जिनके आधार पर संयुक्त उद्यम कंपनी हवाईअड्डे का संचालन, वित्तपोषण और प्रबंधन आदि करेगी।

दिल्ली

क्रमांक: C 020422

(ड) संयुक्त उद्यम कंपनी द्वारा 'संचालन, प्रबंधन और विकास समझौते' (ओएमडीए) में प्रवेश करने के प्रतिफल के रूप में तथा संयुक्त उद्यम कंपनी के सुचारू संचालन और व्यवहार्यता को बढ़ाने हेतु, ओएमडीए के तहत भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (AAI) के दायित्वों के अतिरिक्त, भारत सरकार संयुक्त उद्यम कंपनी को कुछ सहायता प्रदान करने पर सहमत है।

अब एतद्वारा निम्नलिखित पर सहमति बनी है:

## खंड 1: परिभाषाएँ और व्याख्या

### 1.1 परिभाषाएँ

इस समझौते में, जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित शब्दों का अर्थ इस प्रकार होगा:

- **"भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण का प्रतिनिधि"** : इसका अर्थ ओएमडीए के अनुसार भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर नामांकित प्रतिनिधि होगा;
- **"विमानन शुल्क"** : इसका अर्थ विमानन सेवाओं के प्रावधान (और विमानन संपत्तियों से संबंधित लागतों की तदनुरूपी वसूली) के लिए संयुक्त उद्यम कंपनी द्वारा हवाईअड्डे पर लगाए जाने वाले शुल्क होंगे;
- **"समझौता" या "यह समझौता"**: इसका अर्थ यह राज्य सहायता समझौता होगा;
- **"हवाईअड्डा समन्वय समिति" (Airport Co-ordination Committee)**: इसका अर्थ खंड 5.2 में दिया गया अर्थ होगा;
- **"संशोधन नोटिस" (Amendment Notice)**: इसका अर्थ खंड 10.2 के अंतर्गत दिया गया अर्थ होगा;

- **"पशु संगरोध सेवाएं" (Animal Quarantine Services):** इसका अर्थ संलग्न अनुसूची 4 में निर्धारित संगरोध सेवाएं (जो भारत सरकार की सेवाओं का हिस्सा हैं) होगा;
- **"पशु संगरोध सेवा प्रतिनिधि" (Animal Quarantine Services Representative):** इसका अर्थ भारत सरकार द्वारा संयुक्त समन्वय समिति में समय-समय पर नामांकित संगरोध विभाग का अधिकृत प्रतिनिधि होगा;
- **"मध्यस्थता न्यायाधिकरण" (Arbitral Tribunal):** इसका अर्थ खंड 9.3.2 के अंतर्गत दिया गया अर्थ होगा;
- **"कानून में परिवर्तन" (Change in Law):** इसका अर्थ भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (AAI) द्वारा निजी प्रतिभागियों के चयन के लिए शुरू की गई प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के दौरान निजी प्रतिभागियों द्वारा हवाईअड्डे के लिए बाध्यकारी प्रस्ताव या बोली जमा करने की अंतिम तिथि ("**बोली तिथि**") के बाद निम्नलिखित में से किसी भी घटना का घटित होना (कर कानूनों या पर्यावरण कानूनों के अलावा) है:
  - (क) किसी मौजूदा भारतीय कानून का संशोधन, परिवर्तन, बदलाव या निरसन अथवा किसी नए भारतीय कानून का अधिनियमन;
  - (ख) किसी ऐसे भारतीय कानून का प्रारंभ जो अभी तक लागू नहीं हुआ है, सिवाय उस सीमा के जहाँ ऐसा भारतीय कानून बोली तिथि से पहले विधायिका में प्रस्तुत किया गया था या अधिनियमित किया गया था, और वह बिना किसी महत्वपूर्ण संशोधन के लागू होता है;
  - (ग) भारत के सर्वोच्च न्यायालय द्वारा किसी भारतीय कानून की व्याख्या, अनुप्रयोग या प्रवर्तन में परिवर्तन;
  - (घ) किसी स्वीकृति की मंजूरी की तारीख के बाद, ऐसी स्वीकृति से जुड़ी शर्तों में बदलाव या नई शर्तों को जोड़ना अथवा ऐसी स्वीकृति का पूरी तरह या आंशिक रूप से प्रभाव समाप्त हो जाना (जो संयुक्त उद्यम कंपनी की किसी कार्रवाई या निष्क्रियता के कारण न हुआ हो);
  - **बशर्ते कि:** हवाईअड्डे पर क्षेत्राधिकार रखने वाले किसी विनियामक प्राधिकरण का गठन या स्थापना (जिसमें उसके संबंध में या उसके अधीन नियमों और विनियमों का निर्माण शामिल है) को कानून में परिवर्तन नहीं माना जाएगा।
  - **आगे बशर्ते कि:** ऐसी घटना, जिसके प्रतिकूल प्रभाव का बीमा अच्छी औद्योगिक परिपाटी के अनुसार कराया गया है या कराया जा सकता था, कानून में परिवर्तन नहीं माना जाएगा।
- **"मुआवजा नोटिस" (Compensation Notice):** इसका अर्थ खंड 10.4 के अंतर्गत दिया गया अर्थ होगा;
- **"सीमा शुल्क नियंत्रण" (Customs Control):** इसका अर्थ संलग्न अनुसूची 2 में निर्धारित सीमा शुल्क से संबंधित सेवाएं होगा;
- **"सीमा शुल्क नियंत्रण प्रतिनिधि" (Customs Control Representative):** इसका अर्थ संयुक्त समन्वय समिति में भारत सरकार द्वारा समय-समय पर नामित, कम से कम आयुक्त के पद को धारण करने वाला, सीमा शुल्क नियंत्रण विभाग का प्रतिनिधि होगा;
- **"आर्थिक विनियामक प्राधिकरण" (Economic Regulatory Authority):** इसका अर्थ खंड 3.1.1 के अंतर्गत दिया गया अर्थ होगा;

- **"सुविधा घटक" (Facilitation Component):** इसका अर्थ खंड 3.1A.1 के अंतर्गत दिया गया अर्थ होगा;
- **"भारत सरकार" (GOI):** इसका अर्थ इस समझौते की प्रस्तावना में दिया गया अर्थ होगा;
- **"भारत सरकार का प्रतिनिधि" (GOI Representative):** इसका अर्थ भारत सरकार द्वारा समय-समय पर नामित अधिकृत प्रतिनिधि होगा;
- **"भारत सरकार की सेवाएं" (GOI Services):** इसका अर्थ खंड 3.3.1 के अंतर्गत दिया गया अर्थ होगा;
- **"भारत सरकार का समर्थन" (GOI Support):** इसका अर्थ इस समझौते के खंड 3 में दिया गया अर्थ होगा;
- **"स्वास्थ्य सेवाएं" (Health Services):** इसका अर्थ संलग्न अनुसूची 5 में निर्धारित स्वास्थ्य सेवाएं (जो भारत सरकार की सेवाओं का हिस्सा हैं) होगा;
- **"स्वास्थ्य सेवा प्रतिनिधि" (Health Services Representative):** इसका अर्थ संयुक्त समन्वय समिति में भारत सरकार द्वारा समय-समय पर नामित स्वास्थ्य विभाग का अधिकृत प्रतिनिधि होगा;
- **"आप्रवासन सेवाएं" (Immigration Services):** इसका अर्थ लागू कानून के अनुसार आप्रवासन सेवाएं (जो भारत सरकार की सेवाओं का हिस्सा हैं) होगा;
- **"आप्रवासन सेवा प्रतिनिधि" (Immigration Services Representative):** इसका अर्थ संयुक्त समन्वय समिति में भारत सरकार द्वारा समय-समय पर नामांकित आप्रवासन विभाग का अधिकृत प्रतिनिधि होगा;
- **"भारतीय कानून" (Indian Law):** इसका अर्थ भारत के क्षेत्र में लागू कोई भी कानून होगा जो भारत की संसद द्वारा अधिनियमित किया गया हो (और किसी राज्य विधायिका द्वारा नहीं);
- **"संयुक्त समन्वय समिति" :** इसका अर्थ खंड 5.1.1 के अंतर्गत दिया गया अर्थ होगा;
- **"संयुक्त उद्यम कंपनी" (JVC):** इसका अर्थ इस समझौते की प्रस्तावना में दिया गया अर्थ होगा;
- **"संयुक्त उद्यम कंपनी प्रतिनिधि":** इसका अर्थ संयुक्त समन्वय समिति और हवाईअड्डा समन्वय समिति में संयुक्त उद्यम कंपनी द्वारा समय-समय पर नामित, कम से कम निदेशक के पद वाले प्रतिनिधि होंगे;
- **"मौसम विज्ञान सेवाएं" (Meteorological Services):** इसका अर्थ मौसम संबंधी सेवाएं (जो भारत सरकार की सेवाओं का हिस्सा हैं) होगा;
- **"मौसम विज्ञान सेवा प्रतिनिधि":** इसका अर्थ संयुक्त समन्वय समिति में भारत सरकार द्वारा समय-समय पर नामित मौसम विज्ञान विभाग का अधिकृत प्रतिनिधि होगा;
- **"संचालन, प्रबंधन और विकास समझौता" :** इसका अर्थ भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण और संयुक्त उद्यम कंपनी के बीच हस्ताक्षरित संचालन, प्रबंधन और विकास समझौता होगा;
- **"यात्री सेवा शुल्क" :** इसका अर्थ संलग्न अनुसूची 8 के प्रावधानों के अनुसार हवाईअड्डे पर प्रस्थान करने वाले प्रति यात्री पर लगाया जाने वाला शुल्क होगा;
- **"पादप संगरोध सेवाएं":** इसका अर्थ संलग्न अनुसूची 3 में निर्धारित संगरोध सेवाएं (जो भारत सरकार की सेवाओं का हिस्सा हैं) होगा;

- **"पादप संगरोध सेवा प्रतिनिधि"** : इसका अर्थ संयुक्त समन्वय समिति में भारत सरकार द्वारा समय-समय पर नामित संगरोध विभाग का अधिकृत प्रतिनिधि होगा;
- **"निजी भागीदार"** : इसका अर्थ एएआई, जेवीसी और जेवीसी (इसमें शामिल पक्ष) के अन्य प्रस्तावित हितधारकों के बीच किए गए हितधारक समझौते की शर्तों में दिया गया अर्थ होगा
- **"परियोजना" (Project)** : इसका अर्थ OMDA के तहत प्रदान किए गए हवाईअड्डे का डिजाइन, विकास, निर्माण, आधुनिकीकरण, उन्नयन, वित्तपोषण, प्रबंधन, संचालन और रखरखाव है;
- **"विनियामक प्राधिकरण"** : इसका अर्थ हवाई अड्डों के किसी भी पहलू के विनियमन के लिए भारत में स्थापित या स्थापित किए जाने वाले किसी स्वतंत्र विनियामक प्राधिकरण से है। यह स्पष्ट किया जाता है कि गठित होने पर 'आर्थिक विनियामक प्राधिकरण' एक विनियामक प्राधिकरण होगा;
- **"आरक्षित गतिविधियाँ"** : इसका अर्थ लागू कानून के अनुसार केवल विमानन संपत्तियों और संबंधित सेवाओं के संबंध में हवाईअड्डे पर सीमा शुल्क, आप्रवासन, सुरक्षा (और विशेष रूप से विमानन संपत्तियों के आसपास से हटाए गए क्षेत्रों को छोड़कर), स्वास्थ्य, मौसम विज्ञान, पादप और पशु संगरोध, तथा अन्य वैधानिक या संप्रभु कार्य होंगे;
- **"सुरक्षा घटक"** : इसका अर्थ खंड 3.1.1 के अंतर्गत दिया गया अर्थ होगा;
- **"सुरक्षा सेवाएं"** : इसका अर्थ सुरक्षा सेवाएं (जो भारत सरकार की सेवाओं का हिस्सा हैं) होगा;
- **"सुरक्षा सेवा प्रतिनिधि"** : इसका अर्थ संयुक्त समन्वय समिति में भारत सरकार द्वारा समय-समय पर नामित सुरक्षा सेवा विभाग का अधिकृत प्रतिनिधि होगा;
- **"राज्य सरकार प्रतिनिधि"** : इसका अर्थ महाराष्ट्र सरकार द्वारा समय-समय पर नामित महाराष्ट्र सरकार का अधिकृत प्रतिनिधि होगा;
- **"अवधि" (Term)** : इसका अर्थ खंड 7.1 के अंतर्गत दिया गया अर्थ होगा;
- **"तीसरा पक्ष" (Third Party)** : इसका अर्थ ऐसा कोई भी संस्था/व्यक्ति होगा जो इस समझौते का पक्षकार नहीं है।

यहाँ प्रयुक्त अन्य पूँजीकृत शर्तें (और यहाँ परिभाषित नहीं हैं) लेकिन ओएमडीए के तहत परिभाषित हैं, का वही अर्थ होगा जो ओएमडीए के तहत इस शर्त को दिया गया है।

1.2 इस समझौते में, जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो, ओएमडीए के खंड 1.2 में उल्लिखित व्याख्या नियम लागू होंगे।

## खंड 2: प्रभावी तिथि

2.1 इस समझौते के प्रावधान (खंड 1, 2, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 7, 8, 9, 11 और 12 में शामिल प्रावधानों को छोड़कर, जो इस समझौते की तिथि से पक्षकारों पर बाध्यकारी हैं) प्रभावी तिथि से लागू होंगे और पक्षकारों पर बाध्यकारी होंगे।

2.2 यदि शर्तों की पूर्ति न होने के कारण ओएमडीए समाप्त कर दिया जाता है, तो यह समझौता किसी भी पक्ष पर बिना किसी लागत या परिणाम के तुरंत समाप्त हो जाएगा।

### खंड 3: भारत सरकार का समर्थन

संयुक्त उद्यम कंपनी द्वारा ओएमडीए में प्रवेश करने और उसमें निर्धारित नियमों और दायित्वों के प्रतिफल के रूप में, भारत सरकार संयुक्त उद्यम कंपनी को निम्नलिखित सहायता ("भारत सरकार का समर्थन") प्रदान करने का वचन देती है:

#### 3.1 विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण

##### 3.1.1

भारत सरकार का इरादा एक स्वतंत्र विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण ("आर्थिक विनियामक प्राधिकरण") स्थापित करने का है, जो भारत में कुछ हवाईअड्डों के विनियमन (विमानन शुल्क के विनियमन सहित) के कुछ पहलुओं के लिए जिम्मेदार होगा। भारत सरकार प्रभावी तिथि से दो (2) वर्षों के भीतर आर्थिक विनियामक प्राधिकरण को स्थापित और संचालित करने के लिए उचित प्रयास करने पर सहमत है। भारत सरकार आगे पुष्टि करती है कि लागू कानून के अधीन, यह सुनिश्चित करने के लिए उचित प्रयास करेगी कि आर्थिक विनियामक प्राधिकरण वैमानिकी शुल्क को विनियमित और सेट/रिसेट करेगा, जो इसके साथ संलग्न अनुसूची 1 के व्यापक सिद्धांत के अनुसार होगा। तथापि, ओएमडीए के तहत एएआई को जेवीसी द्वारा भुगतान किया गया/देय अग्रिम शुल्क और वार्षिक शुल्क को वैमानिकी 'सेवाओं के प्रावधान के लिए लागत के हिस्से के रूप में शामिल नहीं किया जाएगा और इसके संबंध में कोई पास-थ्रू उपलब्ध नहीं होगा।

##### 3.1.2

प्रत्येक वर्ष के लिए विमानन शुल्क की गणना संलग्न अनुसूची 6 के अनुसार की जाएगी। अत्यधिक सावधानी के लिए, यह स्पष्ट किया जाता है कि अनुसूची 6 में निर्धारित विमानन शुल्क पर सफल बोलीदाता के चयन के बाद बातचीत नहीं की जाएगी और किसी भी स्थिति में इसमें बदलाव नहीं किया जाएगा।

##### 3.1.3

भारत सरकार पुष्टि करती है कि जब तक आर्थिक विनियामक प्राधिकरण विमानन शुल्क का विनियमन शुरू नहीं करता, तब तक इसे भारत सरकार द्वारा अनुसूची 1 में निर्धारित सिद्धांतों के अनुसार मंजूरी दी जाएगी।

### 3.1A यात्री सेवा शुल्क

#### 3.1A.1

हवाईअड्डे पर प्रभार योग्य यात्री सेवा शुल्क में नामित सुरक्षा एजेंसी पर सुरक्षा व्यय की लागत (वर्तमान में प्रति एम्बार्किंग यात्री पर यात्री सेवा शुल्क का पैसठ (65) प्रतिशत) ("**सुरक्षा घटक**") और जेवीसी को देय सुविधा घटक प्रति एम्बार्किंग यात्री पर (वर्तमान में यात्री सेवा शुल्क का पैंतीस (35) प्रतिशत), ("**सुविधा घटक**") शामिल होगा।

#### 3.1A.2

भारत सरकार द्वारा निर्देशित किये जाने पर सुरक्षा घटक को जेवीसी द्वारा ऊपर (या नीचे) इस प्रावधान के अधीन संशोधित किया जाएगा कि इस तरह की वृद्धि के साथ यात्री सेवा शुल्क में समान वृद्धि (या कमी, जैसा भी लागू हो) भी होगी।

#### 3.1A.3

जेवीसी द्वारा सुविधा घटक को अनुसूची 6 के प्रावधानों के अनुसार इस प्रावधान के अधीन संशोधित किया जा सकता है, कि इस तरह की वृद्धि/कमी के साथ यात्री सेवा शुल्क में भी इसी तरह की वृद्धि/कमी होगी।

#### 3.1A.4

पक्षकार स्वीकार करते हैं और सहमत होते हैं कि संबंधित एयरलाइनें संपूर्ण यात्री सेवा शुल्क एकत्रित करेंगी और सुरक्षा घटक को सीधे एएआई को तथा सुविधा घटक को सीधे संयुक्त उद्यम कंपनी को वितरित करेंगी।

### 3.2 स्वीकृतियां

#### 3.2.1

दोनों पक्ष स्पष्ट रूप से स्वीकार करते हैं और सहमत होते हैं कि यह जेवीसी की एकमात्र जिम्मेदारी और दायित्व होगा कि वह ओएमडीए में विस्तार से निर्धारित परियोजना को शुरू करने और उसे लागू करने के लिए लागू कानून द्वारा आवश्यक सभी मंजूरी प्राप्त करे और हर समय उसे बनाए रखे। इस उद्देश्य के लिए, भारत सरकार, लागू कानून के पूर्ण अनुपालन में जेवीसी द्वारा आवेदन पर (और लागू कानून के तहत प्रदान किया गया है कि जेवीसी ऐसी मंजूरी प्राप्त करने का हकदार है), उचित रूप से ऐसी मंजूरी देने का प्रयास करेगी जो आवश्यक है या परियोजना के संबंध में, प्रासंगिक वैधानिक अवधि (यदि कोई हो) के भीतर, और 'जहां कोई वैधानिक अवधि निर्धारित नहीं है, भारत सरकार सभी कारणों से 'प्रकल्प के लिए आवश्यक या उसके संबंध में ऐसी मंजूरी देने के लिए प्रासंगिक आवेदन विधिवत पूरा होने के बाद पैंतालीस (45) दिनों के भीतर और लागू कानूनों के अनुपालन में प्रस्तुत किया गया है। भारत सरकार 'सक्षम स्थानीय प्राधिकरण' द्वारा मास्टर प्लान की मंजूरी प्राप्त करने में उचित सहायता प्रदान करने का भी कार्य करती है।

#### 3.2.2

जेवीसी एतद्वारा यह वचन देता है कि मंजूरी प्रदान करने में तेजी लाने के लिए, वह श्रमपूर्वक और समयबद्ध तरीके से, (i) संबंधित प्राधिकारियों के साथ लागू कानून के पूर्ण अनुपालन में आवेदन तैयार और दाखिल करेगा; (ii) संबंधित प्राधिकारियों के साथ उपरोक्त आवेदनों पर अनुवर्ती कार्रवाई करेगा; (iii) और आगे की जानकारी एवं स्पष्टीकरण के लिए सभी अनुरोधों का समय पर जवाब देगा।

#### 3.2.3

भारत सरकार इस बात का वचन देती है कि भारत सरकार जेवीसी को संबंधित एजेंसियों, प्राधिकरणों, विभागों, निरीक्षणों, मंत्रालयों के साथ संपर्क में सर्वोत्तम प्रयास के आधार पर सहायता प्रदान करने के लिए भारत सरकार के नियंत्रण और निर्देशन में एक ही बिंदु पर एकल खिड़की मंजूरी तंत्र की स्थापना पर विचार करेगी।

### 3.3 भारत सरकार की सेवाएं

#### 3.3.1

भारत सरकार, पूरे कार्यकाल के दौरान, हवाईअड्डे पर आरक्षित गतिविधियां (हवाई यातायात नियंत्रण और हवाई नेविगेशन सेवाओं के अलावा) (जिसे इसके पश्चात "भारत सरकार की सेवाएं" कहा गया है) प्रदान करेगी। वर्तमान में भारत सरकार की सेवाएं निम्नलिखित हैं:

- i. सीमाशुल्क नियंत्रण;
- ii. आप्रवासन सेवाएं;
- iii. पादप संगरोध सेवाएं;
- iv. पशु संगरोध सेवाएं;
- v. स्वास्थ्य सेवाएं;

vi. मौसम विज्ञान सेवाएं; और

vii. सुरक्षा सेवाएं।

**बशर्ते कि**, भारत सरकार के पास हर समय अपने विकल्प पर, संयुक्त उद्यम कंपनी (JVC) से भारत सरकार की सेवाओं में से किसी भी या सभी सेवाओं को, पूरी तरह से या आंशिक रूप से, ऐसे नियमों और शर्तों (ऐसी सेवाओं को प्रदान करने के प्रतिफल सहित) पर करने और प्रदान करने की आवश्यकता का अधिकार होगा, जो दोनों पक्षकारों को उचित रूप से स्वीकार्य हों।

**3.3.2** भारत सरकार को ये सेवाएं प्रदान करने या उनका प्रावधान सुनिश्चित करने की अनुमति देने के लिए, संयुक्त उद्यम कंपनी, भारत सरकार या उसके नामित प्रतिनिधियों/मनोनीत व्यक्तियों को बिना किसी शुल्क के ऐसी पहुंच प्रदान करेगी जो उचित हो, ताकि भारत सरकार या उसके नामित प्रतिनिधि हवाईअड्डे पर भारत सरकार की सेवाएं प्रदान कर सकें। संयुक्त उद्यम कंपनी भारत सरकार या उसके नामित प्रतिनिधियों को ऐसी स्थान (स्थान संबंधी आवश्यकताएं) भी बिना किसी शुल्क के उपलब्ध कराएगी जो उचित हो, ताकि भारत सरकार या उसके नामित प्रतिनिधि हवाईअड्डे पर ये सेवाएं प्रदान कर सकें; बशर्ते कि, यह प्रावधान किया गया है कि हवाईअड्डे पर जीओआई सेवाओं के प्रावधान के लिए परिचालन स्थान जीओआई, या उसके नामित नामांकित व्यक्तियों/प्रतिनिधियों को बिना किसी लागत के प्रदान किया जाएगा और बैंक ऑफिस स्पेस हवाईअड्डे पर अन्य बैंक ऑफिस किराये के लिए लागू वाणिज्यिक किराए के 50% पर प्रदान किया जाएगा।

**3.3.3** संयुक्त उद्यम कंपनी (JVC) भारत सरकार की सहमति के बिना हवाईअड्डे पर भारत सरकार या उसके नामित व्यक्ति/प्रतिनिधि को प्रदान किए गए स्थान और सुविधाओं को कम करने की हकदार नहीं होगी।

**3.3.4** हवाईअड्डे के या उस पर किसी भी आगे के विस्तार, आधुनिकीकरण या पुनर्विकास के मामले में, जिसमें भारत सरकार या उसके नामित व्यक्तियों/प्रतिनिधियों द्वारा उपयोग किए जाने वाले किसी भी स्थान या सुविधाओं की आवाजाही या पुनर्गठन शामिल है, जेवीसी विधिवत भारत सरकार को सूचित करेगी, और जेवीसी तथा भारत सरकार एक उचित समय अवधि के भीतर भारत सरकार या उसके नामित व्यक्तियों/प्रतिनिधियों की स्थान आवश्यकताओं में किसी भी संशोधन पर चर्चा करेंगे और सहमत होंगे जो ऐसे विस्तार, आधुनिकीकरण या पुनर्विकास के परिणामस्वरूप आवश्यक हो सकते हैं। पक्षकारों द्वारा यह स्पष्ट रूप से स्वीकार किया जाता है कि ऐसी स्थिति में भारत सरकार की सेवाओं के लिए बैंक ऑफिस स्थान टर्मिनल भवनों के बाहर प्रदान किया जा सकता है।

**3.3.5** जेवीसी भारत सरकार, नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो (बीसीएस), या उसके नामित प्रतिनिधि (प्रतिनिधियों) द्वारा समय-समय पर आवश्यक सभी सुरक्षा प्रणालियों और उपकरणों (हथियारों और गोला-बारूद को छोड़कर) को अपने खर्च पर प्राप्त करने और बनाए रखने के लिए जिम्मेदार होगी।

**3.3.6** हवाईअड्डे, यात्रियों, हवाईअड्डे पर काम करने वाले व्यक्तियों और अन्य आगंतुकों की सुरक्षा के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रियाएं, और हवाईअड्डे पर विमान, माल और अन्य

संपत्ति से संबंधित प्रक्रियाएं समय-समय पर भारत सरकार या उसके नामित व्यक्ति (व्यक्तियों) / प्रतिनिधि (प्रतिनिधियों) द्वारा निर्धारित की जाएंगी। जेवीसी एतद्वारा भारत सरकार, या उसके नामित व्यक्ति (व्यक्तियों) / प्रतिनिधि (प्रतिनिधियों) द्वारा समय-समय पर जारी की गई ऐसी सभी प्रक्रियाओं और निर्देशों का पालन करने का वचन देती है।

3.3.7 सुरक्षा सेवाएं प्रदान करने के लिए कर्मियों को भारत सरकार, या उसके नामित व्यक्ति (व्यक्तियों) / प्रतिनिधि (प्रतिनिधियों) द्वारा यथा लागू नामित सुरक्षा एजेंसी द्वारा प्रदान किया जाएगा।

3.3.8 जेवीसी हर समय भारत सरकार के अधिकारियों, और उसके नामित व्यक्ति (व्यक्तियों) / प्रतिनिधि (प्रतिनिधियों) के साथ पूरी तरह से सहयोग करेगी, जो हवाईअड्डे पर भारत सरकार की सेवाएं प्रदान कर रहे हैं।

### **3.4 प्रथम इनकार का अधिकार**

#### **3.4.1**

हवाईअड्डे के 150 किमी (एक सौ पचास किलोमीटर) के दायरे में दूसरे हवाईअड्डे के संबंध में "प्रथम इनकार का अधिकार (आरओएफआर)" जेवीसी को एक प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का पालन करके दिया जाएगा, जिसमें जेवीसी भी भाग ले सकती है यदि वह नीचे दिए गए अनुसार अपने आरओएफआर का उपयोग करना चाहती है। यदि जेवीसी सफल बोलीदाता नहीं बनती है, लेकिन उसकी बोली प्राप्त सबसे प्रतिस्पर्धी बोली के 10% के दायरे में है, तो जेवीसी के पास दूसरे हवाईअड्डे के लिए चयन मानदंडों के संदर्भ में पहली रैंक वाली बोली से मेल खाकर आरओएफआर होगा, बशर्ते कि आरओएफआर का उपयोग करते समय किसी भी परियोजना समझौते के तहत जेवीसी का प्रदर्शन बिना किसी गंभीर चूक (ऐसी चूक जो दूसरे पक्ष को दायित्वों को निलंबित करने और/या समझौते को समाप्त करने का अधिकार देती है) के संतोषजनक रहा हो। बशर्ते हालांकि, इस खंड 3.4.1 की कोई भी बात चाकण, पुणे में या इसके आसपास किसी अन्य स्थान पर दूसरा हवाईअड्डा विकसित करने के भारत सरकार के किसी भी प्रस्ताव पर लागू नहीं होगी।

#### **3.4.2**

पक्षकार एतद्वारा वचन देते हैं और सहमत होते हैं कि उपर्युक्त खंड 3.4.1 के प्रावधान प्रभावी तिथि से तीस (30) वर्षों की समाप्ति पर समाप्त हो जाएंगे और अब पक्षकारों पर बाध्यकारी नहीं रहेंगे।

### **3.5 मास्टर प्लान समीक्षा**

#### **3.5.1**

जेवीसी एतद्वारा ओएमडीए के निष्पादन की तारीख से छह (6) महीने की समाप्ति से पहले भारत सरकार को पहला मास्टर प्लान तैयार करने और प्रस्तुत करने का वचन देती है और उसके बाद ओएमडीए की आवश्यकताओं के पूर्ण अनुपालन में और इसके अतिरिक्त, नीचे निर्धारित मापदंडों के अनुसार समय-समय पर, प्रत्येक 10 साल में इसे अद्यतन (अपडेट) और पुनः प्रस्तुत करेगी:

- मास्टर प्लान एक स्वतंत्र विशेषज्ञ द्वारा मूल्यांकित, यथार्थवादी यातायात पूर्वानुमानों पर आधारित होना चाहिए।
- मास्टर प्लान के तहत विकास को समय पर यातायात पूर्वानुमानों को पूरा करना चाहिए।
- मास्टर प्लान के तहत विकास 'विकास मानकों और आवश्यकताओं' के अनुसार होना चाहिए।
- प्रारंभिक मास्टर प्लान मुख्य रूप से 'प्रारंभिक विकास योजना' के अनुकूल होना चाहिए और किसी भी अंतर के मामले में, इसके लिए संतोषजनक स्पष्टीकरण दिया जाना चाहिए।
- मास्टर प्लान हवाईअड्डे के अंतिम दृष्टिकोण (ultimate vision) के अनुरूप होना चाहिए और सभी संबंधित हवाईअड्डा उपयोगकर्ताओं और हितधारकों के पूर्ण परामर्श से होना चाहिए।

**बशर्ते तथापि**, उपर्युक्त आवश्यकताओं के पूरे होने पर, यदि जेवीसी यह पाती है कि यातायात की वृद्धि ऐसी है कि अधिक लगातार अद्यतन की आवश्यकता है, या एएआई या भारत सरकार द्वारा अधिसूचित ऐसे अंतरालों पर मास्टर प्लान को छोटे अंतरालों पर अद्यतन किया जाएगा यदि हवाईअड्डा यात्री क्षमता, कार्गो क्षमता या अन्य क्षमता सीमाओं तक पहुँचता है।

### 3.5.2

खंड 3.5.1 के अनुसार जेवीसी द्वारा भारत सरकार को मास्टर प्लान प्रस्तुत करने के तीस (30) दिनों के भीतर, भारत सरकार लिखित रूप में जेवीसी को कोई भी टिप्पणी या सुझावे गए बदलाव प्रदान करेगी जो भारत सरकार के पास मास्टर प्लान के संबंध में हो सकते हैं, इस सीमा तक कि भारत सरकार को लगता है कि ऐसा मास्टर प्लान ओएमडीए के तहत निर्धारित प्रावधानों का उल्लंघन करता है और/या खंड 3.5.1 में निर्धारित मापदंड संतुष्ट नहीं हैं। यदि भारत सरकार किसी भी कारण से निर्धारित समय सीमा के भीतर इस खंड 3.5.2 के प्रावधानों के अनुसार मास्टर प्लान पर कोई टिप्पणी और/या सुझावे गए बदलाव प्रस्तुत नहीं करती है, तो यह माना जाएगा कि भारत सरकार के पास मास्टर प्लान के लिए कोई टिप्पणी और/या सुझावे गए बदलाव नहीं हैं और खंड 3.5.1 के अनुसार जेवीसी द्वारा प्रस्तुत मास्टर प्लान को अंतिम मास्टर प्लान माना जाएगा, जो जेवीसी पर बाध्यकारी होगा और ओएमडीए के अनुसार हवाईअड्डे के संचालन, प्रबंधन और विकास को नियंत्रित करेगा।

### 3.5.3

उपर्युक्त खंड 3.5.2 के अनुसार भारत सरकार द्वारा मास्टर प्लान पर कोई टिप्पणी और/या सुझाव देने की स्थिति में, जेवीसी ऐसी किसी भी टिप्पणी या सुझावे गए बदलावों को प्राप्त करने के पंद्रह (15) दिनों के भीतर भारत सरकार को एक संशोधित मास्टर प्लान प्रस्तुत करेगी, जिसमें भारत सरकार द्वारा सुझाई गई उचित टिप्पणियों और/या बदलावों को शामिल किया जाएगा।

#### 3.5.4

उपरोक्त खंड 3.5.3 के अनुसार मास्टर प्लान को पुनः प्रस्तुत करने के पंद्रह (15) दिनों के भीतर, भारत सरकार को संशोधित मास्टर प्लान के संबंध में भारत सरकार की कोई भी टिप्पणी और/या सुझाए गए परिवर्तन प्रदान करने होंगे, जहां तक भारत सरकार को लगता है कि ऐसा मास्टर प्लान ओएमडीए के तहत निर्धारित प्रावधानों या खंड 3.5.1 में निर्धारित मापदंडों का उल्लंघन करता है। इस खंड के प्रावधानों के अनुसार, इस खंड के प्रावधानों के अनुसार नहीं है। इस खंड के प्रावधानों के अनुसार, यदि भारत सरकार किसी भी कारण से, इस खंड के प्रावधानों के अनुसार कोई टिप्पणी और/या सुझाए गए संशोधित मास्टर प्लान को निर्धारित सीमा के भीतर प्रस्तुत नहीं करता है, तो यह माना जाएगा कि भारत सरकार ने कोई टिप्पणी नहीं की है और/या सुझाए गए संशोधित मास्टर प्लान को प्रस्तुत नहीं किया है और खंड 3.5.3 के अनुसार जेवीसी को प्रस्तुत मास्टर प्लान को 'अंतिम मास्टर प्लान माना जाएगा, जो जेवीसी पर बाध्यकारी होगा और ओएमडीए के अनुसार हवाईअड्डे के संचालन, प्रबंधन और विकास को विनियमित करेगा।

#### 3.5.5

यदि भारत सरकार खंड 3.5.4 के अनुसार संशोधित मास्टर प्लान पर कोई टिप्पणियां और/या सुझाव प्रदान करता है, तो जेवीसी, ऐसी टिप्पणियां या सुझाए गए परिवर्तनों को प्राप्त करने के पंद्रह (15) दिनों के भीतर, भारत सरकार को अंतिम मास्टर प्लान प्रस्तुत करेगा, जिसमें उचित टिप्पणियां और/या भारत सरकार द्वारा सुझाए गए परिवर्तन शामिल होंगे। पार्टियां एतद्वारा स्वीकार करती हैं और सहमत हैं कि जेवीसी द्वारा प्रस्तुत अंतिम मास्टर प्लान जेवीसी पर बाध्यकारी होगा और ओएमडीए के अनुसार हवाईअड्डे के संचालन, प्रबंधन और विकास को नियंत्रित करेगा।

#### 3.5.6

इस समझौते में किसी भी बात के बावजूद, पक्षकार एतद्वारा स्वीकार करते हैं और सहमत होते हैं कि इस खंड 3.5 में कुछ भी उपरोक्त प्रावधानों के अनुसार जेवीसी द्वारा प्रस्तुत किसी मास्टर प्लान (या उसके किसी भाग) के भारत सरकार द्वारा अनुमोदन के रूप में नहीं माना जाएगा, जिसमें किसी भी न्यूनतम अनुमानित यातायात तक सीमित नहीं है। यह स्पष्ट रूप से सहमति है कि यह जेवीसी की एकमात्र जिम्मेदारी और यह सुनिश्चित करने के लिए बाध्यता कि अंतिम मास्टर प्लान ओएमडीए की आवश्यकताओं के पूर्ण अनुपालन में है और इसके अलावा, खंड 3.5.1 में निर्धारित मानकों के अनुरूप है, जेवीसी को यह सुनिश्चित करने के अपने दायित्व से किसी भी तरह से मुक्त नहीं करता है कि अंतिम मास्टर प्लान ओएमडीए के प्रावधानों और खंड 3.5.1 में निर्धारित अतिरिक्त मानकों के अनुरूप है। यहाँ किसी भी परियोजना समझौते के तहत कोई अन्य दायित्व नहीं है।

### **3.6 भारत सरकार की एजेंसियों के साथ समझौता ज्ञापन:**

भारत सरकार इसके तहत जेवीसी और प्रत्येक भारत सरकार एजेंसी/विभाग के बीच समझौता ज्ञापन के निष्पादन को सुनिश्चित करने के लिए सर्वोत्तम प्रयास करने का वचन देती है, जिसमें उन शर्तों का उल्लेख किया गया है जिन पर भारत सरकार की सेवाएं संबंधित भारत सरकार एजेंसियों/विभागों द्वारा प्रदान की जाएंगी

- (i) सीमा शुल्क नियंत्रण;
- (ii) आप्रवासन सेवाएं;
- (iii) स्वास्थ्य सेवाएं;
- (iv) पादप संगरोध सेवाएं; और
- (v) पशु संगरोध सेवाएं।

### 3.7 भारत सरकार की गारंटी

भारत सरकार एतद्वारा प्रभावी तिथि को या उससे पहले जेवीसी को अनुसूची 7 में निर्धारित गारंटी प्रदान करने का वचन देती है।

### 3.8 प्रमुख विकास योजना समीक्षा

#### 3.8.1

जेवीसी को प्रत्येक प्रमुख विकास या किसी भी विकास के लिए भारत सरकार को एक प्रमुख विकास योजना (Major Development Plan) तैयार कर प्रस्तुत करनी होगी, जिसकी पूंजीगत लागत ₹100,00,00,000/- (केवल एक सौ करोड़ रुपये) से अधिक होने की उम्मीद है। प्रत्येक प्रमुख विकास योजना ओएमडीए और नीचे दिए गए मापदंडों के अनुसार होनी चाहिए:

- यह वर्तमान मास्टर प्लान के अनुसार होनी चाहिए।
- यह विकास मानकों और आवश्यकताओं को पूरा करती हो।
- यह सभी संबंधित हितधारकों के साथ परामर्श के अधीन होनी चाहिए,

और विमानन विकास के मामले में, हवाईअड्डा उपयोगकर्ताओं के साथ पूर्ण परामर्श का विषय होना चाहिए और उनकी आवश्यकताओं को पर्याप्त रूप से ध्यान में रखना चाहिए।

### 3.8.2

दोनों पक्ष स्पष्ट रूप से स्वीकार करते हैं और सहमत हैं कि जेवीसी अनिवार्य पूंजी परियोजनाओं (प्रथम मास्टर प्लान से संबंधित) के लिए प्रमुख विकास योजनाओं की तैयारी शुरू करेगा, जो प्रथम मास्टर प्लान की तैयारी शुरू होने के साथ हवाईअड्डे पर (i) टर्मिनल भवनों; (ii) समानांतर रनवे के डिजाइन, विकास और निर्माण से संबंधित हैं। दोनों पक्ष स्वीकार करते हैं और सहमत हैं कि ओएमडीए के निष्पादन की तारीख से (6) महीनों के भीतर जेवीसी हवाईअड्डे पर (i) टर्मिनल भवनों; (ii) समानांतर रनवे के डिजाइन, विकास और निर्माण से संबंधित प्रमुख विकास योजना प्रस्तुत करेगा। खंड 3.8.1 के अनुरूप जेवीसी द्वारा भारत सरकार को एक प्रमुख विकास योजना पेश किए जाने के भीतर, भारत सरकार जेवीसी को कोई टिप्पणी या सुझाए गए परिवर्तन प्रदान करेगा जो भारत सरकार के पास ऐसे प्रमुख विकास योजना के संबंध में हो सकते हैं, इस विस्तार से कि ऐसी प्रमुख विकास योजना ओएमडीए के तहत निर्धारित प्रावधान और या खंड 3.8.1 का उल्लंघन है। यदि भारत सरकार किसी भी कारण से, खंड 3.8.2 के प्रावधान के अनुसार, निर्धारित समय सीमा के भीतर प्रमुख विकास योजना में कोई टिप्पणी और/या सुझाए गए परिवर्तन प्रस्तुत नहीं करता है, तो यह माना जाएगा कि भारत सरकार की कोई टिप्पणी और/या उस प्रमुख विकास योजना में सुझाए गए परिवर्तन नहीं हैं और खंड 3.5.1 के अनुसार जेवीसी द्वारा प्रस्तुत प्रमुख विकास योजना को अंतिम प्रमुख विकास योजना माना जाएगा जो जेवीसी पर बाध्यकारी होगी और विकास, संचालन और प्रबंधन को विनियमित करेगी।

### 3.8.3

यदि भारत सरकार खंड 3.8.2 के अनुसार कोई टिप्पणी/सुझाव देती है, तो जेवीसी ऐसी टिप्पणियों को प्राप्त करने के पंद्रह (15) दिनों के भीतर भारत सरकार को एक संशोधित प्रमुख विकास योजना प्रस्तुत करेगी।

### 3.8.4

उपरोक्त खंड 3.8.3 के अनुसार प्रमुख विकास योजना को पुनः प्रस्तुत करने के पंद्रह (15) दिनों के भीतर, भारत सरकार किसी भी टिप्पणी और/या सुझाए गए परिवर्तनों को प्रदान करेगी जो भारत सरकार को लगता है कि संशोधित प्रमुख विकास योजना, ओएमडीए के तहत निर्धारित प्रावधानों के उल्लंघन में है और/या खंड 3.8.1 में उल्लिखित मापदंडों को पूरा नहीं किया गया है। इस घटना में यदि भारत सरकार किसी भी कारण से इस खंड 3.8.4 के प्रावधानों के अनुसार निर्धारित समय अवधि में संशोधित प्रमुख विकास योजना में टिप्पणियों और/या सुझाए गए परिवर्तनों को प्रस्तुत नहीं करती है, तो यह माना जाएगा कि भारत सरकार की कोई टिप्पणी नहीं है और/या उस संशोधित प्रमुख विकास योजना में सुझाए गए परिवर्तन और खंड 3.8.3 के अनुसार 'प्रमुख विकास योजना' प्रस्तुत करने की प्रक्रिया को अंतिम प्रमुख विकास योजना माना जाएगा, जो जेवीसी पर बाध्यकारी होगी और ओएमडीए के अनुसार उस विशेष विकास (जिसके लिए प्रमुख विकास योजना तैयार की गई थी) के विकास, संचालन और प्रबंधन को विनियमित करेगी।

### 3.8.5

इस खंड 3.8.4 के अनुसार, यदि भारत सरकार संशोधित प्रमुख विकास योजना के संबंध में कोई टिप्पणियां और/या सुझाव प्रदान करती है, तो जेवीसी, ऐसी टिप्पणियों या सुझाए गए परिवर्तनों को प्राप्त करने के पंद्रह (15) दिनों के भीतर, भारत सरकार को अंतिम प्रमुख विकास योजना प्रस्तुत करेगा, जिसमें भारत सरकार द्वारा सुझाए गए ऐसे टिप्पणियों और/या परिवर्तनों को शामिल किया जाएगा, जिसे जेवीसी, अपने विवेक पर, उचित समझता है। पार्टियां एतद्वारा स्वीकार करती हैं और सहमत हैं कि जेवीसी द्वारा प्रस्तुत अंतिम प्रमुख विकास योजना जेवीसी पर बाध्यकारी होगी और ओएमडीए के अनुसार उस विशेष विकास (जिसके लिए प्रमुख विकास योजना तैयार की गई थी) के विकास को नियंत्रित करेगी।

3.8.6

इस समझौते में निहित किसी भी विपरीत बात के बावजूद, पार्टियां एतद्वारा स्वीकार करती हैं और सहमत हैं कि यह सुनिश्चित करने की एकमात्र जिम्मेदारी और दायित्व जेवीसी की है कि अंतिम प्रमुख विकास योजना ओएमडीए की आवश्यकताओं के पूर्ण अनुपालन में है और खंड 3.8.1 में निर्धारित मानकों के अनुरूप है और खंड 3.8.1 में कोई भी तथ्य किसी भी तरह से जेवीसी को यह सुनिश्चित करने के दायित्व से मुक्त नहीं करेगा कि अंतिम प्रमुख विकास योजना ओएमडीए के प्रावधानों, खंड 3.8.1 में निर्धारित अतिरिक्त मानकों या परियोजना समझौते के किसी भी दायित्व के अधीन है।

#### **खंड 4 :**

### **भारतीय रक्षा बल और सैन्य गतिविधियाँ**

4.1

जेवीसी एतद्वारा वचन देता है और सहमत है कि भारतीय रक्षा बलों को हर समय हवाईअड्डे पर, प्रभार के बिना किसी भी प्रकार के प्रतिबंध या बाधा के बिना हवाईअड्डे और सभी सुविधाओं का उपयोग करने का अधिकार होगा। पूर्वोक्त की सामान्यता के बिना, भारतीय रक्षा बलों के संबंध में जेवीसी के दायित्व, अन्य बातों के साथ-साथ, हवाई क्षेत्र आवंटन और बंद करने, आपात स्थिति के समय रनवे उपयोग के संबंध में समय-समय पर भारत सरकार द्वारा तय किया जाएगा और अन्य बातों के साथ-साथ, हवाई क्षेत्र आवंटन और बंद करने, आपात स्थिति के अलावा अन्य समय पर रनवे उपयोग के संबंध में भारतीय रक्षा बलों के प्रति जेवीसी के दायित्व होंगे। यदि कोई हो तो जेवीसी और भारत सरकार के बीच आपसी परामर्श के अधीन और मौजूदा सिद्धांतों और भारत सरकार की संचालन प्रक्रियाओं के अनुसार, और जेवीसी को संबंधित किसी मुआवजे के बिना होगा। हालाँकि, यह प्रावधान किया गया है कि भारतीय रक्षा बलों के हवाई क्षेत्र आवंटन और रनवे उपयोग के अधिकार को भारत सरकार द्वारा अधिसूचना या परामर्श में देरी के कारण प्रतिबंधित नहीं किया जाएगा। बशर्ते कि इस खंड के प्रयोजन के लिए आपातकाल का समय है या नहीं, यह निर्णय भारत सरकार का एकमात्र विवेकाधिकार होगा।

#### **खंड 5 :**

## समन्वय समितियाँ

### 5.1 संयुक्त समन्वय समिति

#### 5.1.1

भारत सरकार की सेवाओं के सुचारू और कुशल निष्पादन को सुनिश्चित करने के लिए, पक्षकार एक संयुक्त समन्वय समिति ("संयुक्त समन्वय समिति") गठित करने का वचन देते हैं जिसमें निम्नलिखित के प्रतिनिधि शामिल होंगे:

(i) जेवीसी प्रतिनिधि; (ii) सीमा शुल्क नियंत्रण प्रतिनिधि; (iii) आप्रवासन सेवा प्रतिनिधि; (iv) मौसम विज्ञान सेवा प्रतिनिधि; (v) सुरक्षा सेवा प्रतिनिधि; (vi) पादप संगरोध सेवा प्रतिनिधि; (vii) पशु संगरोध सेवा प्रतिनिधि; (viii) स्वास्थ्य सेवा प्रतिनिधि; और (ix) एएआई प्रतिनिधि।

#### 5.1.2

संयुक्त समन्वय समिति की बैठक प्रभावी तिथि के 30 दिनों के भीतर पहली बार और उसके बाद हवाईअड्डे पर प्रत्येक तिमाही में कम से कम एक बार होगी।

### 5.2 हवाईअड्डा समन्वय समिति

#### 5.2.1

हवाईअड्डे के सुचारू और कुशल संचालन को सुनिश्चित करने तथा हवाईअड्डे के संबंध में भारत सरकार द्वारा लिए गए निर्णय/लिए जाने हेतु प्रस्तावित निर्णय तथा सभी नीतिगत मामलों के संबंध में जेवीसी और भारत सरकार के बीच वार्तालाप और समन्वयन को सुगम बनाने के लिए, पक्षकार एक हवाईअड्डा समन्वय समिति ("हवाईअड्डा समन्वय समिति") गठित करने पर सहमत होते हैं जिसमें शामिल होंगे: (i) जेवीसी प्रतिनिधि; (ii) राज्य सरकार के प्रतिनिधि; (iii) भारत सरकार के प्रतिनिधि; और (iv) एएआई प्रतिनिधि।

#### 5.2.2

हवाईअड्डा समन्वय समिति आवश्यकतानुसार या किसी भी पक्ष के अनुरोध पर बैठकें आयोजित करेगी।

## खंड 6:

### एएआई के हस्तक्षेप/अधिग्रहण के अधिकार

## 6.1 हवाईअड्डे का अधिग्रहण

### 6.1.1

दोनों पक्ष स्पष्ट रूप से स्वीकार करते हैं और सहमत होते हैं कि भारत सरकार द्वारा आपातकाल की घोषणा करने की स्थिति में (जैसा कि भारत सरकार द्वारा अपने एकमात्र विवेक पर एएआई द्वारा या अन्यथा के माध्यम से सूचित किया गया है), एएआई, जेवीसी को सात (7) दिनों की लिखित सूचना देने पर या ऐसी कम सूचना पर जो आपातकाल की प्रकृति को ध्यान में रखते हुए उचित हो, अपने विवेक पर, (i) अस्थायी रूप से हवाईअड्डे का नियंत्रण (चाहे पूर्ण या आंशिक रूप से) लेने और ऐसे आपातकाल के दौरान जेवीसी के बजाय ओएमडीए के तहत निर्धारित नियमों और शर्तों के अनुसार इसका संचालन और प्रबंधन करने का अधिकार होगा; (ii) ऐसे आपातकाल के दौरान भारत सरकार/एएआई के निर्देशों के अनुसार जेवीसी को हवाईअड्डे का प्रबंधन (चाहे पूर्ण या आंशिक रूप से) करने की आवश्यकता होगी।

6.1.2 आपात स्थिति की समाप्ति के सात (7) दिनों के भीतर, भारत सरकार यह सुनिश्चित करने का प्रयास करेगी कि हवाईअड्डा ओएमडीए के नियमों और शर्तों के अनुसार संचालन के लिए जेवीसी को वापस सौंप दिया जाए।

## खंड 7:

### अवधि और समाप्ति

#### 7.1

उपरोक्त खंड 2 के अधीन, यह समझौता प्रभावी तिथि से पूर्ण क्रियान्वयन और प्रभाव में आएगा और, जब तक कि पहले समाप्त नहीं हो जाता, तब तक ओएमडीए ("अवधि") के लिए पूर्ण क्रियान्वयन और प्रभाव में जारी रहेगा और ओएमडीए के साथ को-टर्मिनस होगा। अत्यधिक सावधानी के लिए, यह स्पष्ट किया गया है कि यह समझौता ओएमडीए की समाप्ति या शीघ्र समाप्ति के साथ स्वचालित रूप से समाप्त हो जाएगा।

## खंड 8:

### अपरिहार्य घटना / फोर्स मेज्योर

#### 8.1

दोनों पक्ष इस समझौते के तहत अपने संबंधित दायित्वों के निष्पादन को निलंबित करने या क्षमा करने के हकदार होंगे, जहां तक वे ऐसे निष्पादन को फोर्स मेज्योर की घटना के कारण करने में असमर्थ हैं।

#### 8.2

जहां कोई पक्ष फोर्स मेज्योर के कारण अपने दायित्वों के निलंबन का दावा कर रहा है, तो वह फोर्स मेज्योर की घटना के घटित होने के सात (7) दिनों के भीतर, अन्य पक्ष को

लिखित में सूचित करेगा, जिसमें फोर्स मेज्योर का पूरा विवरण, इसकी अनुमानित अवधि, प्रभावित दायित्व और इसके निलंबन के कारण बताए जाएंगे।

8.3

फोर्स मेज्योर का दावा करने वाली पार्टी इस समझौते के तहत अपने दायित्व के निष्पादन पर फोर्स मेज्योर घटना को दूर करने और उसके प्रभावों को कम करने के लिए उचित परिश्रम करेगी, बशर्ते कि कर्मचारियों के साथ हड़ताल या मतभेद का निपटान कठिनाई वाले पक्ष के विवेक पर होगा। जब फोर्स मेज्योर घटना हट जाती है और दायित्वों का अनुपालन किए जाने से नहीं रोकती है, तो प्रभावित पक्ष तुरंत बाद अन्य पक्षों को सूचित करेगा तथा इसके बाद से शीघ्र अति शीघ्र ऐसे दायित्वों का अनुपालन फिर से शुरू किया जाएगा।

8.4

जहां किसी पक्ष को किसी फोर्स मेज्योर के कारण इस समझौते के तहत किसी भी अधिकार का प्रयोग करने या किसी भी दायित्वों का पालन करने से रोका जाता है, वहां प्रभावित दायित्वों के निष्पादन या उस पर निर्भर किसी भी अधिकार के प्रयोग के लिए समय को ऐसी अतिरिक्त अवधि द्वारा बढ़ाया जाएगा जो निष्पादन को रोकने और/या विलंबित करने वाले फोर्स मेज्योर के लंबित रहने या पक्षों के बीच सहमति के अनुसार ऐसी अवधि की अवधि के अनुरूप है।

8.5

यदि फोर्स मेज्योर की घटना लगातार 365 दिनों तक जारी रहती है, तो पक्षकार इसके परिणामों और आगे के कदमों पर चर्चा करने के लिए बैठक करेंगे।

## **खंड 9:**

### **शासी कानून और विवाद समाधान**

9.1

यह समझौता (इस खंड 9 सहित) और इसकी व्याख्या के सभी प्रश्नों को भारत गणराज्य के कानूनों के अनुसार समझा जाएगा।

## 9.2

दोनों पक्ष सहमत हैं कि वे सद्भावना परामर्श के माध्यम से इस समझौते के संबंध में उत्पन्न होने वाले विवादों को हल करने का प्रयास करेंगे, और इस तरह का परामर्श किसी पक्ष द्वारा दूसरे पक्ष को ऐसे परामर्श के लिए लिखित अनुरोध देने के तुरंत बाद शुरू होगा। लेकिन अगर ऐसे सद्भावना परामर्श के परिणामस्वरूप विवाद का समाधान नहीं हुआ है, तो साठ (60) के भीतर इस तरह के परामर्श के दिन शुरू होने के बाद, खंड 9.3 के प्रावधान लागू होंगे।

## 9.3 मध्यस्थता

### 9.3.1

सौहार्दपूर्ण ढंग से हल न होने वाले विवादों का अंतिम निपटारा भारतीय मध्यस्थता और सुलह अधिनियम, 1996 के अनुसार मध्यस्थता द्वारा किया जाएगा।

### 9.3.2

विवाद तीन (3) मध्यस्थों के न्यायाधिकरण को संदर्भित किए जाएंगे। प्रत्येक पक्ष एक मध्यस्थ नियुक्त करेगा, और वे दोनों मिलकर तीसरे (अध्यक्षता करने वाले) मध्यस्थ का चयन करेंगे। विफलता की स्थिति में, दिल्ली उच्च न्यायालय द्वारा मध्यस्थ की नियुक्ति की जाएगी। विवादों को तीन (3) मध्यस्थों वाले न्यायाधिकरण को भेजा जाएगा। मध्यस्थता के लिए प्रत्येक पार्टी एक मध्यस्थ नियुक्त करेगी और इस प्रकार नियुक्त दो मध्यस्थ तीसरे मध्यस्थ का चयन करेंगे जो न्यायाधिकरण के पीठासीन मध्यस्थ के रूप में कार्य करेगा (एक साथ "मध्यस्थ न्यायाधिकरण" का निर्माण)। किसी भी पक्ष द्वारा अपने मध्यस्थ (मध्यस्थों) को नियुक्त करने में असफल रहने अथवा पक्षों द्वारा नियुक्त दो मध्यस्थों द्वारा तीसरे मध्यस्थ की नियुक्ति में असफल रहने की स्थिति में, दिल्ली उच्च न्यायालय द्वारा उक्त मध्यस्थ (मध्यस्थों) की नियुक्ति की जाएगी।

### 9.3.3

मध्यस्थता नई दिल्ली, भारत में आयोजित की जाएगी और सभी कार्यवाहियां अंग्रेजी भाषा में होंगी।

### 9.3.4

मध्यस्थता न्यायाधिकरण का निर्णय अंतिम और पक्षकारों पर बाध्यकारी होगा।

### 9.3.5

इस खंड 9 के अधीन, दिल्ली के न्यायालयों के पास इस समझौते पर क्षेत्राधिकार होगा।

## धारा 10

## कानून में परिवर्तन

**10.1** जेवीसी (संयुक्त उद्यम कंपनी) एतद्वारा यह वचन देती है और पुष्टि करती है कि वह लागू कानून के अनुसार, कानून में परिवर्तन के प्रतिकूल प्रभावों को कम करने के लिए सर्वोत्तम प्रयास करेगी, जिसमें ओएमडीए के तहत निर्धारित बीमा के अतिरिक्त पूरे कार्यकाल के दौरान हवाईअड्डे के संबंध में ऐसी अतिरिक्त बीमा प्राप्त करना और बनाए रखना शामिल है, जैसा कि अच्छी उद्योग प्रथाओं के अनुसार उचित समझा जाए।

**10.2** यदि कानून में परिवर्तन के परिणामस्वरूप, जेवीसी को हवाईअड्डे पर वैमानिकी सेवाओं (Aeronautical Services) और वैमानिकी परिसंपत्तियों (Aeronautical Assets) के विकास या संचालन के संबंध में लागत में वृद्धि, कर-पश्चात नेट रिटर्न में कमी, या अन्य वित्तीय बोझ, नुकसान, दायित्व या क्षति का सामना करना पड़ता है, जिसका कुल वित्तीय प्रभाव किसी भी वित्तीय वर्ष में दस करोड़ रुपये (₹. 10,00,00,000/-) से अधिक है, तो जेवीसी भारत सरकार (GOI) को सूचित कर सकती है और ओएमडीए में संशोधनों का प्रस्ताव कर सकती है ताकि जेवीसी को उसी वित्तीय स्थिति में लाया जा सके जैसा कि कानून में ऐसा परिवर्तन न होने पर और लागत वृद्धि, रिटर्न में कमी या अन्य वित्तीय बोझ न होने पर होता ("संशोधन नोटिस")।

**10.3** भारत सरकार (GOI), जेवीसी से संशोधन नोटिस प्राप्त होने पर, यह सुनिश्चित करने के लिए सभी उचित प्रयास करेगी कि एएआई (भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण) जेवीसी द्वारा ओएमडीए और/या इस समझौते में प्रस्तावित उपर्युक्त संशोधनों पर सहमत हो।

**10.4** यदि भारत सरकार (GOI), अपने उचित प्रयासों के बावजूद, ओएमडीए संशोधन नोटिस प्राप्त होने के नब्बे (90) दिनों के भीतर एएआई को ओएमडीए में आवश्यक संशोधन कराने में असमर्थ रहती है, या ओएमडीए में उपयुक्त संशोधन करना संभव नहीं है, तो जेवीसी लिखित नोटिस द्वारा भारत सरकार से ऐसी राशि का भुगतान करने की मांग कर सकती है जो जेवीसी को उसी वित्तीय स्थिति में ला दे जैसा कि कानून में ऐसा परिवर्तन न होने पर होता (इसे "मुआवजा नोटिस" कहा जाएगा)। मुआवजा नोटिस के साथ ऐसे सहायक दस्तावेज और साक्ष्य संलग्न होंगे जो भारत सरकार को ऐसे दावे का मूल्यांकन करने में सहायता प्रदान करें। इस संबंध में, जेवीसी भारत सरकार द्वारा मुआवजे के दावे का मूल्यांकन करने के लिए आवश्यक सभी सहायता प्रदान करने का वचन देती है।

**10.5** भारत सरकार (GOI) मुआवजा नोटिस और साक्ष्य प्राप्त करने के साठ (60) दिनों के भीतर ऐसे मुआवजे का भुगतान करेगी। यदि भारत सरकार जेवीसी के ऐसे मुआवजे के दावे की राशि (Quantum) पर विवाद करती है, तो इसे इसमें निहित विवाद समाधान तंत्र (Dispute Resolution Mechanism) के अनुसार अंतिम रूप से निपटाया जाएगा।

**10.6** इस समझौते में निहित किसी भी विपरीत बात के बावजूद, भारत सरकार (GOI) कानून में परिवर्तन के कारण जेवीसी को किसी भी राशि की भरपाई के लिए किसी भी तरह से उत्तरदायी नहीं होगी (जैसा कि ऊपर धारा 10.4 में निर्धारित है) यदि वह राशि हवाईअड्डे के उपयोगकर्ताओं (Users) से वसूलने योग्य है। इसके अलावा, जेवीसी हवाईअड्डे के उपयोगकर्ताओं से ऐसी राशि वसूलने का सर्वोत्तम प्रयास करने के लिए बाध्य होगी।

**10.7** पूर्वगामी के बावजूद, यदि कानून में परिवर्तन के परिणामस्वरूप, जेवीसी को हवाईअड्डे पर गैर-वैमानिकी सेवाओं (Non-Aeronautical Services) और गैर-वैमानिकी

परिसंपत्तियों (Non-Aeronautical Assets) के विकास या संचालन के संबंध में लागत में वृद्धि, कर-पश्चात नेट रिटर्न में कमी या अन्य वित्तीय बोझ, नुकसान, दायित्व या क्षति का सामना करना पड़ता है, तो भारत सरकार ऐसे कानून में परिवर्तन के कारण किसी भी वित्तीय या अन्य मुआवजे के लिए उत्तरदायी नहीं होगी।

**10.8** यदि कानून में परिवर्तन के परिणामस्वरूप, जेवीसी को हवाईअड्डे पर वैमानिकी सेवाओं और वैमानिकी परिसंपत्तियों के विकास या संचालन के संबंध में लागत में कमी, कर-पश्चात नेट रिटर्न में वृद्धि, या अन्य वित्तीय लाभ प्राप्त होता है, जिसका कुल वित्तीय प्रभाव किसी भी वित्तीय वर्ष में दस करोड़ रुपये (रु. 10,00,00,000/-) से अधिक है, तो जेवीसी भारत सरकार को सूचित करेगी और भारत सरकार को ऐसी राशि का भुगतान करेगी जो जेवीसी को उसी वित्तीय स्थिति में ला दे जैसा कि कानून में ऐसा परिवर्तन न होने पर होता।

**10.9** जेवीसी उक्त वित्तीय लाभ के साठ (60) दिनों के भीतर ऐसे मुआवजे का भुगतान करेगी। हालांकि, बशर्ते कि भारत सरकार लिखित नोटिस द्वारा जेवीसी से ऐसी राशि का भुगतान करने की मांग कर सकती है जो जेवीसी को उसी वित्तीय स्थिति में ला दे जैसा कि कानून में ऐसा परिवर्तन न होने पर होता। यदि जेवीसी भारत सरकार के ऐसे मुआवजे के दावे की राशि पर विवाद करती है, तो इसे इसमें निहित विवाद समाधान तंत्र के अनुसार अंतिम रूप से निपटाया जाएगा।

## **धारा 11:**

### **दायित्व**

**11.1** पक्षकार एतद्वारा स्पष्ट रूप से स्वीकार करते हैं और सहमत होते हैं कि इस समझौते से उत्पन्न या इसके संबंध में किसी भी और सभी दावों के संबंध में भारत सरकार (GOI) का कुल दायित्व (अनुसूची 7 में निर्धारित भारत सरकार की गारंटी में परिभाषित 'हस्तांतरण भुगतान' (Transfer Payments) के अलावा, लेकिन बिना किसी सीमा के कानून में परिवर्तन सहित) पचास करोड़ रुपये (रु. 50,00,00,000/-) से अधिक नहीं होगा।

## **धारा 12: विविध**

### **12.1 सूचना**

**12.1.1** इस समझौते की शर्तों के तहत या कानून द्वारा आवश्यक कोई भी नोटिस (जब तक कि अन्यथा सहमति न हो) लिखित रूप में होगा और व्यक्तिगत रूप से दिया जाएगा, पंजीकृत डाक या एयर मेल द्वारा विधिवत पोस्ट और पूर्ण पूर्व-भुगतान के साथ उचित पते वाले लिफाफे में भेजा जाएगा, या फैक्स (Facsimile) द्वारा संबंधित पक्षों को निम्नानुसार भेजा जाएगा:

- **भारत सरकार (GOI):**
  - सचिव, भारत सरकार, नागर विमानन मंत्रालय

- पता: राजीव गांधी भवन, नई दिल्ली
- फैक्स नंबर: 91 11 24602397
- जेवीसी:
  - मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड, सीएसआई एयरपोर्ट, मुंबई
  - ध्यानार्थ (Attention): श्री जी. वी. संजय रेड्डी
  - फैक्स नंबर: 91 40 27902665

या ऐसे अन्य पते या फैक्स नंबर पर जैसा कि समय-समय पर इस नोटिस के तहत निर्दिष्ट किया जाए।

**12.1.2** ऐसा कोई भी नोटिस अंग्रेजी भाषा में होगा और इसे दिया गया माना जाएगा, यदि हाथ से (पर्सनली) दिया गया है तो वास्तविक डिलीवरी के समय; यदि फैक्स द्वारा भेजा गया है तो भेजने के अगले कार्य दिवस (Working Day) पर; या किसी अन्य स्थिति में ऊपर बताए गए तरीके से मेल किए जाने के तीन (3) दिनों के भीतर।

## **12.2 पृथक्करणीयता**

यदि इस समझौते में निहित शर्तों या प्रावधानों का कोई भाग किसी सक्षम प्राधिकारी द्वारा किसी भी सीमा तक अमान्य, गैर-कानूनी या अप्रवर्तनीय पाया जाता है, तो ऐसी शर्तें या प्रावधान उस सीमा तक शेष शर्तों और प्रावधानों से अलग (severed) माने जाएंगे, और शेष शर्तें कानून द्वारा अनुमत पूर्ण सीमा तक मान्य और प्रवर्तनीय रहेंगी।

## **12.3 पूर्ण समझौता**

**12.3.1** यह समझौता, इसकी सभी अनुसूचियों और संलग्नकों के साथ, विषय वस्तु के संबंध में पक्षकारों के बीच संपूर्ण समझौते और समझ का प्रतिनिधित्व करता है और पक्षकारों के बीच हुए किसी भी पूर्व लिखित या मौखिक समझौते या समझ को प्रतिस्थापित (supersedes) करता है।

## **12.4 संशोधन**

**12.4.1** इस समझौते में कोई भी जोड़, संशोधन या परिवर्तन तब तक प्रभावी नहीं होगा जब तक कि वह लिखित रूप में न हो और दोनों पक्षकारों द्वारा हस्ताक्षरित न हो।

## **12.5 समनुदेशन**

**12.5.1** इस तिथि के बाद लागू कानून में किसी भी बदलाव के बावजूद जो अन्यथा इस समझौते के असाइनमेंट की अनुमति दे सकता है, कोई भी पक्ष इस समझौते या इसके तहत उत्पन्न होने वाले किसी भी अधिकार या दायित्व या किसी भी लाभ या हित को असाइन (हस्तांतरित) नहीं कर सकता है।

**12.5.2.** बशर्ते तथापि, पूर्वगामी के बावजूद, भारत सरकार एतद्वारा प्रतिस्थापन समझौते (Substitution Agreement) की शर्तों के अनुसार चुने गए एक प्रतिस्थानी इकाई

(substitute entity) के पक्ष में इस समझौते को स्थानांतरित और नवीनीकृत (novate) करने के लिए स्पष्ट रूप से सहमत है।

## 12.6 कोई भागीदारी नहीं

12.6.1 यह समझौता पक्षकारों के बीच साझेदारी का गठन नहीं करेगा और न ही ऐसा अर्थ लगाया जाएगा। किसी भी पक्ष के पास दूसरे पक्ष को अपने एजेंट के रूप में या अन्यथा बाध्य करने का कोई अधिकार नहीं होगा (जब तक कि इस समझौते के आधार पर या अन्यथा लिखित रूप में स्पष्ट रूप से प्रदान न किया गया हो)।

## 12.7 कोई छूट नहीं

12.7.1 भारत सरकार या जेवीसी द्वारा इस समझौते के तहत किसी भी अधिकार, शक्ति, विशेषाधिकार या उपाय का उपयोग करने में विफलता या देरी को उसके त्याग (Waiver) के रूप में संचालित नहीं माना जाएगा। जब तक अन्यथा निर्दिष्ट न हो, इस समझौते में प्रदान किए गए अधिकार, शक्तियां, विशेषाधिकार और उपाय संचयी (cumulative) हैं और अन्य अधिकारों या उपायों से अलग नहीं हैं।

## 12.8 द्विपक्षीय समझौते

12.8.1 भारत सरकार के संप्रभु अधिकारों को प्रभावित या सीमित किए बिना, भारत सरकार जहाँ भी संभव हो, हवाईअड्डे को प्रभावित करने वाले सभी मौजूदा हवाई सेवा समझौतों को नवीनीकृत करने का प्रयास करेगी और उन्हें रद्द या समाप्त न करने का प्रयास करेगी। संदेह से बचने के लिए, भारत सरकार किसी अन्य देश या उसके नामित वाहक(कों) द्वारा दायित्वों का पालन न करने या उल्लंघन/डिफ़ॉल्ट के कारण किसी भी हवाई सेवा समझौते को रद्द या समाप्त करने की हकदार होगी।

## 12.9 सत्यनिष्ठा

12.9.1 जेवीसी एतद्वारा भारत सरकार को प्रतिनिधित्व और आश्वासन देती है कि भारत सरकार को इस समझौते में प्रवेश करने या इसे जारी रखने के लिए प्रेरित करने हेतु फीस, कमीशन या किसी अन्य रूप में नकद या वस्तु के रूप में किसी भी व्यक्ति को कोई राशि नहीं दी गई है और न ही स्वीकार की गई है, जैसा कि इस समझौते में प्रावधान किया गया है।

**जिसके साक्ष्य के रूप में** पक्षकारों ने ऊपर उल्लिखित दिन और वर्ष को अपने विधिवत अधिकृत अधिकारियों और प्रतिनिधियों द्वारा इस समझौते को निष्पादित कराया है।

**हस्ताक्षरित**

## अनुसूची 1 :

### टैरिफ निर्धारण के सिद्धांत

#### पृष्ठभूमि

यदि भारत सरकार के सभी उचित प्रयासों के बावजूद पहली विनियामक समीक्षा शुरू होने के लिए आवश्यक समय तक 'विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण' (AERA) अस्तित्व में नहीं आ पाता है, तो नागर विमानन मंत्रालय विमानन शुल्क (Aero Tariff), उपयोगकर्ता शुल्क आदि को मंजूरी देने की भूमिका निभाना जारी रखेगा।

#### सिद्धांत

अपनी भूमिका निभाते समय, AERA (लागू कानून के अधीन) निम्नलिखित सिद्धांतों का पालन करेगा:

1. **प्रोत्साहन पर आधारित (Incentives Based):** संयुक्त उद्यम कंपनी (JVC) को कुशल तरीके से संचालन करने, परिचालन लागत को अनुकूलित करने, राजस्व को अधिकतम करने तथा कुशल, प्रभावी और समयबद्ध तरीके से निवेश करने के लिए उचित प्रोत्साहन प्रदान किए जाएंगे और इस उद्देश्य के लिए इस समझौते के अनुसार **मूल्य सीमा (Price Cap)** पद्धति का उपयोग किया जाएगा।
2. **व्यावसायिकता (Commercial):** मूल्य सीमा निर्धारित करते समय, ऐरा इस बात का ध्यान रखेगा कि जेवीसी कुशल परिचालन लागत को कवर करने, परिसंपत्तियों के आर्थिक जीवनकाल में पूंजी की वापसी प्राप्त करने और शामिल जोखिम के अनुरूप निवेश पर उचित रिटर्न अर्जित करने के लिए पर्याप्त राजस्व उत्पन्न कर सके।
3. **पारदर्शिता (Transparency):** आर्थिक विनियमन का दृष्टिकोण पूरी तरह से दस्तावेजीकृत (Documented) होगा और सभी हितधारकों के लिए उपलब्ध रहेगा। हवाईअड्डे और प्रमुख हितधारक ऐरा के समक्ष अपने अभ्यावेदन प्रस्तुत कर सकेंगे तथा सभी निर्णयों को पूरी तरह से प्रलेखित और स्पष्ट किया जाएगा।
4. **निरंतरता (Consistency):** प्रत्येक विनियामक समीक्षा अवधि में मूल्य निर्धारण संबंधी निर्णय अंतर्निहित सिद्धांतों के संदर्भ में एक सुसंगत और निरंतर दृष्टिकोण के अनुसार लिए जाएंगे।
5. **आर्थिक दक्षता (Economic Efficiency):** मूल्य नियंत्रण केवल उन्हीं क्षेत्रों में होना चाहिए जहाँ एकाधिकार शक्ति (Monopoly Power) का प्रयोग होता है, न कि वहाँ जहाँ प्रतिस्पर्धी या प्रतिस्पर्धायोग्य बाजार संचालित होता है; इसलिए यह केवल विमानन सेवाओं (Aeronautical Services) पर लागू होना चाहिए। इसके अलावा, विमानन सेवाओं के नियमन के संबंध में मूल्य निर्धारण नियमन के

दृष्टिकोण को आर्थिक दक्षता को बढ़ावा देना चाहिए और केवल कुशल लागतों की ही वसूली की अनुमति देनी चाहिए, जो एएआई से परिचालन सहायता के लिए पहले तीन वर्षों की व्यवस्था जैसी थोपी गई शर्तों के अधीन होगी।

6. **स्वतंत्रता (Independence):** ऐरा भारत सरकार द्वारा चिह्नित क्षेत्रों पर भारत सरकार के नीतिगत निर्देशों के अधीन एक स्वतंत्र और स्वायत्त रूप से कार्य करेगा।
7. **सेवा की गुणवत्ता (Service Quality):** अपनी भूमिका निभाते समय, ऐरा संचालन, प्रबंधन और विकास समझौते (OMDA) में परिभाषित तथा समय-समय पर संशोधित सेवा गुणवत्ता प्रदर्शन के मानदंडों की निगरानी और पूर्व-निर्धारण करेगा।

8. **मास्टर प्लान और प्रमुख विकास योजनाएं:** ऐरा भारत सरकार द्वारा समीक्षित और टिप्पणी की गई मास्टर प्लान तथा प्रमुख विकास योजनाओं को स्वीकार करेगा और सवाल उठाने या दृष्टिकोण बदलने का प्रयास नहीं करेगा, यदि यह इन योजनाओं के अनुरूप है। तथापि, ऐरा को उस दक्षता का आकलन करने का अधिकार होगा जिसके साथ पूंजीगत व्यय किया जाता है।

9. **परामर्श (Consultation):** संयुक्त उद्यम कंपनी (JVC) को योजनाबद्ध प्रमुख हवाईअड्डा विकास के संबंध में संबंधित प्रमुख हवाईअड्डा उपयोगकर्ताओं के विचारों के बारे में परामर्श करने और उन पर उचित ध्यान देने की आवश्यकता होगी।

10. **मूल्य निर्धारण की जिम्मेदारी (Pricing responsibility):** समग्र मूल्य सीमा (Price Cap) के भीतर जेवीसी निम्नलिखित सिद्धांतों और समय-समय पर संशोधित आईएटीए मूल्य निर्धारण सिद्धांतों के अनुरूप होने की शर्त पर शुल्क लगाने में सक्षम होगी, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

- (i) **लागत-प्रतिबिंबित (Cost reflectivity):** जेवीसी द्वारा लगाए गए किसी भी शुल्क का आवंटन उपयोगकर्ताओं के बीच इस तरह से किया जाना चाहिए जो लागत को पूरी तरह से प्रतिबिंबित करता हो और हवाईअड्डा उपयोगकर्ताओं द्वारा उपयोग की जाने वाली सुविधाओं और सेवाओं से संबंधित हो;
- (ii) **गैर-भेदभावपूर्ण (Non discriminatory):** जेवीसी द्वारा लगाए गए शुल्क उपयोगकर्ताओं की एक ही श्रेणी के भीतर गैर-भेदभावपूर्ण होने चाहिए;
- (iii) **सुरक्षा (Safety):** शुल्क इस तरह से नहीं लगाए जाने चाहिए जिससे सुरक्षा के लिए आवश्यक सुविधाओं और सेवाओं के उपयोग को हतोत्साहित किया जाए;
- (iv) **उपयोग (Usage):** सामान्य तौर पर, विमान ऑपरेटरों, यात्रियों और अन्य उपयोगकर्ताओं से उन सुविधाओं और सेवाओं के लिए शुल्क नहीं लिया जाना चाहिए जिनका वे उपयोग नहीं करते हैं।

**शेयर-टिल मुद्रास्फीति - x मूल्य सीमा मॉडल में विमानन शुल्कों की गणना**  
(Calculating the aeronautical charges in the shared till inflation - X price cap model)

लक्ष्य राजस्व (Target revenue) को निम्नलिखित रूप में परिभाषित किया गया है:

$$TR_i = RB_i \times WACC_i + OM_i + D_i + T_i - S_i$$

**जहाँ:**

**TR** = लक्ष्य राजस्व

**RB** = विमानन परिसंपत्तियों (Aeronautical Assets) और आरक्षित गतिविधियों (Reserved Activities) आदि के प्रदर्शन के लिए किए गए किसी भी निवेश से संबंधित नियामक आधार (Regulatory Base), जो जेवीसी के स्वामित्व में हैं, कुशल पूंजीगत व्यय को शामिल करने के बाद; लेकिन इसमें उस सीमा तक कार्य-प्रगति-अधीन पूंजी (Capital Work in Progress) शामिल नहीं है जहाँ तक उसे अचल संपत्तियों में पूंजीकृत नहीं किया गया है। यह स्पष्ट किया जाता है कि कार्यशील पूंजी (Working Capital) को नियामक आधार के हिस्से के रूप में शामिल नहीं किया जाएगा। यह भी स्पष्ट किया जाता है कि यदि ओएमडीए के प्रावधानों के तहत कोई जुर्माना या लिक्विडेटेड डैमेज (Liquidated Damages) लगाया जाता है, तो उसे नियामक आधार में पूंजीकृत करने की अनुमति नहीं दी जाएगी। यह भी स्पष्ट किया जाता है कि अग्रिम शुल्क (Upfront Fee) और बोली की तैयारी के लिए सफल बोलीदाता द्वारा किए गए किसी भी पूर्व-परिचालन व्यय (Pre-operative expenses) को नियामक आधार में पूंजीकृत करने की अनुमति नहीं होगी।

**WACC** = कॉर्पोरेट कर की सीमांत दर का उपयोग करके गणना की गई नाममात्र कर-पश्चात भारित औसत पूंजी लागत (Nominal Post-tax Weighted Average Cost of Capital)।

**OM** = विमानन सेवाओं से संबंधित कुशल परिचालन और रखरखाव लागत (Efficient Operation and Maintenance Cost)। यह स्पष्ट किया जाता है कि यदि ओएमडीए के प्रावधानों के तहत कोई जुर्माना या लिक्विडेटेड डैमेज लगाया जाता है, तो उसे परिचालन और रखरखाव लागत के हिस्से के रूप में अनुमति नहीं दी जाएगी।

**D** = भारतीय कंपनी अधिनियम, 1956 की अनुसूची XIV में निर्धारित तरीके से गणना किया गया मूल्यहास (Depreciation)

भारतीय कंपनी अधिनियम, 1956। यदि उपर्युक्त अधिनियम में कुछ परिसंपत्तियों के लिए मूल्यहास दरें उपलब्ध नहीं हैं, तो ऐसी परिसंपत्ति के लिए आयकर अधिनियम में प्रदान की गई मूल्यहास दरों को अपलिखित मूल्य विधि (Written Down Value Method) से सीधी रेखा विधि (Straight Line Method) में परिवर्तित करके माना जाएगा। यदि ऐसी दरें दोनों में से किसी भी अधिनियम में उपलब्ध नहीं हैं, तो सामान्य रूप से स्वीकृत भारतीय लेखा मानकों (Indian Accounting Standards) के अनुसार मूल्यहास दरों पर विचार किया जा सकता है।

T = विमानन सेवाओं (Aeronautical Services) से संबंधित आय पर कॉर्पोरेट कर

S = राजस्व साझा परिसंपत्तियों (Revenue Share Assets) से जेवीसी द्वारा उत्पन्न सकल राजस्व का 30%। विमानन शुल्कों की गणना करते समय ऐसे राजस्व से संबंधित लागतों को शामिल नहीं किया जाएगा।

**"राजस्व साझा परिसंपत्तियाँ" (Revenue Share Assets) का अर्थ होगा:**

(क) गैर-वैमानिकी परिसंपत्तियाँ (Non-Aeronautical Assets); और

(ख) हवाईअड्डे पर उत्पन्न होने वाली वैमानिकी-संबंधित सेवाओं के प्रावधान के लिए आवश्यक परिसंपत्तियाँ जिन्हें गैर-वैमानिकी परिसंपत्तियों से प्राप्त राजस्व में शामिल नहीं किया गया है (जैसे- सार्वजनिक प्रवेश शुल्क आदि)।

i = समय अवधि (वर्ष) i

$$RB_i = RB_{i-1} - D_i + I_i$$

**जहाँ:**

RB (प्रथम नियामक अवधि के लिए) निम्नलिखित का कुल योग होगा:

(i) जेवीसी के खातों/बहियों (books) में विमानन परिसंपत्तियों का बही मूल्य (Book Value); और

(ii) ऐसी गणना की तिथि से ठीक पूर्ववर्ती वित्तीय वर्ष के दौरान हवाईअड्डे पर विमानन सेवाओं से संबंधित तत्कालीन प्रचलित शुल्क, राजस्व, परिचालन व रखरखाव लागत तथा कॉर्पोरेट कर का उपयोग करके परिकल्पित काल्पनिक नियामक आधार (Hypothetical Regulatory Base)।

I = अवधि में किया गया निवेश (Investment)

**x-फैक्टर की गणना**

x-फैक्टर की गणना उस x-फैक्टर को निर्धारित करके की जाती है जो लक्ष्य राजस्व के नियामक अवधि के दौरान वर्तमान मूल्य (Present Value) को उस वर्तमान मूल्य के बराबर रखता है जो प्रत्येक वर्ष के लिए CPI से x घटाकर बढ़ाए गए प्रारंभिक औसत विमानन शुल्क के आधार पर मूल्य पथ (price path) के साथ पूर्वानुमानित यातायात मात्रा को लागू करने से प्राप्त होता है। अर्थात्, x के लिए निम्नलिखित समीकरण को हल किया जाता है:

(समीकरण)

जहाँ:

- $AC \{i, j\}$  =  $i$ -वें वर्ष में विमानन राजस्व की  $j$ -वीं श्रेणी के लिए औसत विमानन शुल्क
- $T \{i, j\}$  =  $i$ -वें वर्ष में विमानन यातायात की  $j$ -वीं श्रेणी की मात्रा (Volume)
- $X$  = मूल्य वृद्धि/समायोजन कारक (Escalation Factor)
- $n$  = नियामक अवधि में माने गए वर्षों की संख्या
- $m$  = विमानन राजस्व श्रेणियों की संख्या (जैसे- लैंडिंग शुल्क, पार्किंग शुल्क, हाउसिंग शुल्क, सुविधा घटक आदि)

किसी विशेष वर्ष ' $i$ ' में विमानन राजस्व की किसी विशेष श्रेणी ' $j$ ' के लिए अधिकतम औसत विमानन शुल्क (मूल्य सीमा / Price Cap) की गणना निम्नलिखित सूत्र के अनुसार की जाती है:

(सूत्र)

जहाँ:

$CPI$  = नियामक अवधि के दौरान अखिल भारतीय उपभोक्ता मूल्य सूचकांक (औद्योगिक श्रमिक) में परिवर्तन द्वारा मापी गई औसत वार्षिक मुद्रास्फीति दर।

नीचे मूल्य सीमा मॉडल का एक सांकेतिक संख्यात्मक उदाहरण दिया गया है जो दर्शाता है कि  $X$ -फैक्टर का निर्धारण कैसे किया जाता है। यह उदाहरण पांच साल की नियामक अवधि से संबंधित है जहां  $X$  की गणना प्रत्येक पांच वर्षों के लिए एक औसत कारक के रूप में की जाती है।

### मूल्य सीमा दृष्टिकोण का सांकेतिक संख्यात्मक उदाहरण

निम्नलिखित विमानन शुल्कों की गणना करने की कार्यप्रणाली को दर्शाने वाला एक सांकेतिक संख्यात्मक उदाहरण है। यह केवल एक उदाहरण है और ऐसा या भारत सरकार द्वारा यथास्थिति इसका पालन नहीं भी किया जा सकता है।

पूर्वधारणाएं

**AirportCo** निम्नलिखित मापदंडों वाली एक हवाईअड्डा कंपनी है:

- **मौजूदा विनियमित परिसंपत्ति आधार (Regulated Asset Base):** \$500m (500 मिलियन डॉलर)
- **विमानन सेवाओं के लिए शुद्ध कार्यशील पूंजी:** शून्य (nil)
- **मौजूदा विमानन राजस्व:** \$67m (67 मिलियन डॉलर)
- **विनियमित टिल में साझा किया गया विमानन-संबंधित राजस्व:** 30%
- **मौजूदा यातायात मात्रा:** 48 मिलियन यात्री, केवल प्रति यात्री आधार पर लगाए गए विमानन शुल्क
- **कर-पश्चात नाममात्र WACC:** 7.0%

- ऋण की कर-पूर्व लागत (Pre-tax cost of debt): 4.0%
- विनियमित आधार के वित्तपोषण के लिए ऋण-इक्विटी अनुपात: 2:1
- CPI आधारित मुद्रास्फीति: 3.0%
- मौजूदा विनियमित परिसंपत्तियों का बही जीवन (Book life): 32.5 वर्ष
- नए विनियमित पूंजीगत व्यय का बही जीवन: 35 वर्ष
- कॉर्पोरेट कर की दर: 10%, जिसे भारतीय आयकर अधिनियम के अनुसार परिकलित विमानन सेवाओं से अर्जित आय पर लागू कॉर्पोरेट कर की दर माना गया है।

| पूर्वधारणाएँ                                              | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|-----------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| परिचालन एवं रखरखाव लागत -O&M Costs (\$m)                  | -    | 20   | 22   | 24   | 26   | 28   |
| पूंजीगत व्यय -Capex (\$m)                                 | -    | 40   | 50   | 60   | 50   | 40   |
| विमानन से संबंधित राजस्व ) \$m)                           | 30   | 32   | 34   | 37   | 39   | 42   |
| यातायात (यात्री मिलियन में)                               | 48   | 50   | 52   | 54   | 56   | 58   |
| प्रारंभिक विनियमित परिसंपत्ति आधार के लिए मूल्यहास दर (%) | -    | 3.1  | 3.1  | 3.1  | 3.1  | 3.1  |
| नए विनियमित पूंजीगत व्यय के लिए मूल्यहास दर (%)           | -    | 2.9  | 2.9  | 2.9  | 2.9  | 2.9  |

### चरण 1: लक्ष्य राजस्व निर्धारित करना

लक्ष्य राजस्व (Target revenue) = परिचालन एवं रखरखाव लागत (O&M) + मूल्यहास (Depreciation) + WACCxRAB + कर (Tax)

### चरण 2: मूल्य वृद्धि कारक (Escalation factors) निर्धारित करना

मूल्य वृद्धि/समायोजन कारक (Escalation factor) निर्धारित करने की गणना नीचे प्रस्तुत की गई है:

(\$m)

| विवरण                    | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|
| EBIT – Tax)              | –    | 37   | 39   | 42   | 44   | 45   |
| घटाएं : ब्याज            | –    | 14   | 14   | 15   | 16   | 17   |
| कर पश्चात लाभ<br>(पीएटी) | –    | 23   | 25   | 26   | 28   | 28   |
| जोड़ें : कर              | –    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    |

| विवरण                                             | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|---------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| जोड़ें : ब्याज                                    | -    | 14   | 14   | 15   | 16   | 17   |
| जोड़ें : मूल्यहास                                 | -    | 16   | 17   | 19   | 20   | 22   |
| EBITDA                                            | -    | 55   | 59   | 64   | 67   | 70   |
| जोड़ें : O&M लागत                                 | -    | 20   | 22   | 24   | 26   | 28   |
| घटाए: वैमानिकी संबंधी राजस्व का हिस्सा            | -    | 10   | 10   | 11   | 12   | 13   |
| लक्ष्य राजस्व आवश्यकता Target revenue requirement | -    | 66   | 71   | 77   | 82   | 85   |
| बट्टाकृत लक्ष्य राजस्व आवश्यकता                   | -    | 61   | 62   | 62   | 62   | 61   |
|                                                   |      |      |      |      |      |      |
| वृद्धि कारक के आधार पर राजस्व                     | 67   | 70   | 73   | 76   | 79   | 81   |

| विवरण                                            | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|--------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| वृद्धि कारक के आधार पर बढ़ाकृत राजस्व            | 65   | 64   | 62   | 60   | 58   | –    |
| CPI आधारित मुद्रास्फीति (%)                      | –    | 3.00 | 3.00 | 3.00 | 3.00 | 3.00 |
| CPI पर आधारित नाममात्र विमानन शुल्कों का सूचकांक | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |

#### वित्तीय परिणाम एवं विश्लेषण

| मापदंड (Parameter)                                           | मान (Value) |
|--------------------------------------------------------------|-------------|
| NPV गणना के लिए प्रयुक्त कर पश्चात नाममात्र WACC             | 7.00%       |
| लक्ष्य राजस्व का शुद्ध वर्तमान मूल्य (NPV of Target Revenue) | 309         |
| वृद्धि कारक के आधार पर प्रत्याशित राजस्व का NPV              | 309         |
| NPV में अंतर (Difference in NPV)                             | 0.00        |
| x-फैक्टर (X-factor)                                          | + 2.89%     |

इस संख्यात्मक उदाहरण के लिए **x-फैक्टर** की गणना पांच साल की नियामक अवधि के दौरान **+2.89** की गई है।

## अनुसूची 2: सी सीमाशुल्क नियंत्रण

### कार्य:

- वॉकथ्रू चैनल पर सीमाशुल्क नियंत्रण
- ग्रीन / रेड चैनल में सामान जाँच काउंटरों पर सीमा शुल्क नियंत्रण
- बैगेज हॉल के भीतर बैगेज सहायक / उपायुक्त की सेवाओं का प्रावधान
- रोके गए सामान के लिए सीमाशुल्क नियंत्रण
- गलत प्रबंधित/गुम हुए सामान के लिए सीमाशुल्क नियंत्रण
- मूल्यवान वस्तुओं/कीमती सामान के लिए सीमाशुल्क नियंत्रण
- पुनः शिपमेंट सामान के लिए सीमाशुल्क नियंत्रण
- जब्त किए गए सामान के लिए सीमाशुल्क नियंत्रण
- निकास द्वार के पास गेट अधिकारी की तैनाती
- निर्यात प्रमाण पत्र जारी करना
- सीमाशुल्क के कार्यों के संबंध में संबंधित अधिकारियों की सेवाएं
- एयर इंटेलिजेंस यूनिट

## अनुसूची 3:

### पादप संरक्षण एवं संगरोध सेवाएं

### विनियामक कार्य:

(क) विदेशी कीटों और बीमारियों के प्रवेश को रोकने के लिए आयातित कृषि जिनसे का निरीक्षण, परीक्षण, उपचार और उन्हें जारी करना।

(ख) निर्यात के लिए निर्दिष्ट कृषि जिनसे की दृश्य जांच और उपचार।

(ग) निर्यात के लिए निर्दिष्ट कृषि जिनसों के लिए फाइटो-सैनिटरी प्रमाण पत्र (Phyto-Sanitary Certificate) जारी करना।

(घ) आयातित लकड़ी पैकेजिंग सामग्री का निरीक्षण और उपचार।

(ङ) प्रवेश के बाद संगरोध (Post entry quarantine) निरीक्षण।

(च) कृषि जिनसों का धूमन (Fumigation), कीटाणुशोधन (Disinfestation) और संक्रमण-मुक्ति (Disinfection)।

ये कार्य विनाशकारी कीट एवं रोग अधिनियम, 1914 तथा पादप संगरोध (भारत में आयात का विनियमन) आदेश, 2003 और इसके संशोधनों के तहत निष्पादित किए जाते हैं, ताकि देश में विदेशी कीटों और बीमारियों के प्रवेश के जोखिम को कम किया जा सके जो भारतीय कृषि पर प्रतिकूल प्रभाव डाल सकते हैं। ये प्रथाएं अंतरराष्ट्रीय स्तर पर 'अंतरराष्ट्रीय पादप संरक्षण सम्मेलन' (IPPC) के तहत स्वीकृत हैं और विश्व व्यापार संगठन (डब्ल्यूटीओ) के 'सैनिटरी एंड फाइटो-सैनिटरी' (SPS) समझौते के तहत मान्यता प्राप्त हैं।

#### **अनुसूची 4:**

#### **पशु संगरोध सेवाएं**

##### **विनियामक कार्य:**

आगमन से पहले:

- पशु के आयात का आवेदन प्राप्त होने पर, सभी शेड और चारा भंडारण स्थलों को अच्छी तरह से साफ किया जाता है, उपयुक्त रोगाणुनाशकों से कीटाणुरहित किया जाता है और धूमन (Fumigate) भी किया जाता है।
- सभी पशुओं को पशुओं की विभिन्न प्रजातियों के मानकों और आवश्यकताओं के अनुसार उपयुक्त पशु वाहक (Animal Carrier) में ले जाया जाता है।
- पशुओं के आगमन की निर्धारित तिथि से एक दिन पहले पशु वाहक को ठीक से कीटाणुरहित किया जाता है।
- आवश्यक नमूने एकत्र करने के लिए सभी व्यवस्थाएं की जाती हैं।

प्रवेश बिंदु पर आगमन पर:

- आगमन के दिन और आयातकर्ता के साथ तय समय पर, क्षेत्रीय/संगरोध अधिकारी और अन्य कर्मचारी हवाईअड्डे पर पहुंचते हैं।
- पशु या उत्पादों की शारीरिक रूप से पूरी जांच की जाती है।
- निर्दिष्ट स्वास्थ्य आवश्यकताओं का पता लगाने के लिए पशुओं या उत्पादों के साथ आने वाले पशु चिकित्सा प्रमाण पत्र की गहन जांच की जाती है।
- यह सुनिश्चित करने के बाद कि पशु नैदानिक रूप से स्वस्थ हैं और खेप के साथ आए स्वास्थ्य प्रमाण पत्र ठीक हैं, सीमा शुल्क निकासी के लिए आयातक एजेंसी को

मामले के आधार पर अस्थायी संगरोध निकासी प्रमाण पत्र (आयात) या पशु चिकित्सा स्वास्थ्य प्रमाण पत्र (आयात) जारी किया जाता है।

- आयातित जीवित पशुओं को क्षेत्रीय/संगरोध अधिकारी की देखरेख में संगरोध स्टेशन (Quarantine Station) लाया जाता है।
- पशुओं के स्वास्थ्य की स्थिति की निगरानी के लिए उन्हें 30 दिनों के लिए या भारत सरकार द्वारा स्वास्थ्य प्रोटोकॉल में निर्दिष्ट अनुसार संगरोध में रखा जाता है।
- पशुधन उत्पादों के मामले में, सैनिटरी आयात अनुमति में निर्धारित शर्तों के अनुसार प्रतिनिधि नमूने निकाले जाएंगे और संबंधित प्रयोगशालाओं में परीक्षण किए जाएंगे।

### **अनुसूची 5 :**

#### **स्वास्थ्य सेवाएं**

#### **स्वास्थ्य सेवा महानिदेशालय के दायित्व**

1. पक्षकार एतद्वारा रिकॉर्ड करते हैं कि डीजीएचएस का यह इरादा है कि वह हवाईअड्डा टर्मिनल पर निम्नलिखित सेवाएं प्रदान करने और निम्नलिखित गतिविधियों को शुरू करने का प्रयास करेगा (जिन्हें सामूहिक रूप से "स्वास्थ्य सेवाएं" कहा जाएगा) :

(क) यात्रियों, आगंतुकों, एयरलाइन कर्मचारियों, एएआई के कर्मचारियों और अन्य संबंधित सरकारी विभागों के कर्मियों के लाभ के लिए दिन में हर समय हवाईअड्डा टर्मिनल और कार्गो कॉम्प्लेक्स में चिकित्सा सुविधाएं;

(ख) समय-समय पर डीजीएचएस द्वारा तय किए गए अनुसार हवाईअड्डा टर्मिनल पर तैनात किए जाने वाले चिकित्सा अधिकारी और अन्य डीजीएचएस कर्मी;

(ग) डीजीएचएस समय-समय पर कर्मचारियों की संख्या निर्धारित करेगा और हवाईअड्डे के आसपास चिकित्सा सुविधाओं का समय तय करेगा;

(घ) डीजीएचएस हवाईअड्डे पर ऐसे अन्य कार्यों को भी अंजाम देगा जो समय-समय पर केंद्र सरकार द्वारा निर्देशित किए जा सकते हैं।

2. यह स्पष्ट किया जाता है कि यदि डीजीएचएस ऊपर उल्लिखित सभी या किसी भी स्वास्थ्य सेवा और/या सुविधा को प्रदान नहीं करता है, तो जेवीसी के प्रति उसका किसी भी प्रकार का कोई दायित्व नहीं होगा। किसी भी ऐसे दायित्व को स्पष्ट रूप से खारिज किया जाता है। जेवीसी एतद्वारा स्पष्ट रूप से स्वीकार करती है कि किसी भी स्वास्थ्य सेवा या सुविधा के न मिलने या आंशिक रूप से मिलने पर उसके पास डीजीएचएस या किसी अन्य सरकारी निकाय के खिलाफ कोई अधिकार या कानूनी सहारा नहीं होगा।

## अनुसूची 6:

### वैमानिकी शुल्क

इस समझौते के उद्देश्यों के लिए वैमानिकी शुल्क (Aeronautical Charges) नीचे दिए गए तरीके से निर्धारित किए जाएंगे:

1. मौजूदा एएआई हवाईअड्डा शुल्क (अनुसूची 8 में निर्धारित "बेस हवाईअड्डा शुल्क") प्रभावी तिथि से दो (2) वर्षों की अवधि के लिए जारी रहेंगे। यदि जेवीसी प्रभावी तिथि से पहले दो वर्षों के दौरान आवश्यक अनिवार्य पूंजीगत परियोजनाओं (Mandatory Capital Projects) को विधिवत पूरा और चालू कर देती है, तो प्रभावी तिथि के बाद तीसरे वर्ष की अवधि के लिए वैमानिकी शुल्क की गणना के उद्देश्य से बेस हवाईअड्डा शुल्क पर दस (10) प्रतिशत की मामूली वृद्धि ("प्रोत्साहन") की अनुमति दी जाएगी। यह स्पष्ट किया जाता है कि यदि जेवीसी दूसरे वर्ष के अंत तक इन परियोजनाओं को चालू करने में विफल रहती है, तो तीसरे वर्ष के लिए यह प्रोत्साहन उपलब्ध नहीं होगा।
2. प्रभावी तिथि के बाद चौथे वर्ष की शुरुआत से और शेष कार्यकाल के लिए प्रत्येक वर्ष, आर्थिक विनियामक प्राधिकरण / भारत सरकार (जैसा भी मामला हो) इस समझौते से जुड़ी अनुसूची 1 के साथ पढ़े जाने वाले खंड 3.1.1 के अनुसार वैमानिकी शुल्क निर्धारित करेगी, जो हमेशा इस शर्त के अधीन होगा कि चौथे वर्ष के शुरू होने के बाद और शेष कार्यकाल के लिए किसी भी वर्ष में वैमानिकी शुल्क की गणना के लिए जेवीसी को बेस हवाईअड्डा शुल्क की कम से कम दस (10) प्रतिशत की अनुमत मामूली वृद्धि उपलब्ध होगी।
3. अत्यधिक सावधानी के तौर पर, यह स्पष्ट किया जाता है कि यदि एएआई प्रभावी तिथि से पहले दो वर्षों के दौरान किसी भी समय हवाईअड्डा शुल्क बढ़ाता है, तो जेवीसी द्वारा वसूले जाने वाले वैमानिकी शुल्क को संशोधित करने/गणना करने के लिए ऐसी वृद्धि पर विचार नहीं किया जाएगा।

## अनुसूची 7:

### भारत सरकार की गारंटी का प्रारूप

यह गारंटी विलेख दिल्ली में निष्पादित किया गया:

**भारत के राष्ट्रपति**, जो वित्त मंत्रालय, आर्थिक मामलों के विभाग, भारत सरकार के माध्यम से कार्य कर रहे हैं (जिन्हें "गारंटीदाता" कहा जाएगा) ;

**के पक्ष में:**

**मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड**, जो कंपनी अधिनियम, 1956 के तहत निगमित कंपनी है, जिसका पंजीकृत कार्यालय आईजीआई एयरपोर्ट, नई दिल्ली में है (जिन्हें "जेवीसी" कहा जाएगा)।

गारंटीदाता और जेवीसी को आगे सामूहिक रूप से "पक्षकार" और व्यक्तिगत रूप से "पक्ष" कहा जाएगा।

**चूंकि:**

(क) जेवीसी एक विशेष उद्देश्य वाहन (एसपीवी) कंपनी है जो अन्य बातों के साथ-साथ हवाईअड्डे के संचालन, रखरखाव, विकास, डिजाइनिंग, निर्माण, उन्नयन, आधुनिकीकरण, वित्तपोषण और प्रबंधन के उद्देश्यों से निगमित है।

(ख) जेवीसी ने हवाईअड्डे के संचालन, रखरखाव और आधुनिकीकरण के लिए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ("प्राधिकरण") के साथ दिनांक 04.04.2006 को एक संचालन, प्रबंधन और विकास समझौता ("ओएमडीए") किया है।

(ग) जेवीसी और भारत सरकार ("GOI") ने दिनांक [तारीख डालें] को राज्य सहायता समझौता ("एसएसए") किया है।

(घ) एसएसए के खंड 3.7 के तहत, भारत सरकार ओएमडीए की समाप्ति या समाप्ति पर हस्तांतरण संपत्तियों (Transfer Assets) और गैर-हस्तांतरण संपत्तियों की खरीद के संबंध में जेवीसी को भुगतान करने के दायित्वों के संबंध में गारंटी देने के लिए सहमत हुई है (जिसे "हस्तांतरण भुगतान" कहा जाएगा)।

(ङ) तदनुसार, पक्षकार गारंटी के नियमों और शर्तों को रिकॉर्ड करने के लिए इस दस्तावेज़ में प्रवेश कर रहे हैं।

**एतद्वारा निम्नानुसार सहमति व्यक्त की जाती है:**

## **1. परिभाषा और व्याख्या**

**1.1 परिभाषा:** इस गारंटी में उपयोग किए गए और यहाँ अपरिभाषित लेकिन ओएमडीए में परिभाषित शब्द और संक्षिप्त रूपों के वही अर्थ होंगे जो उन्हें ओएमडीए में दिए गए हैं।

### **1.2 व्याख्या:**

**इस गारंटी में, जब तक कि संदर्भ से अन्यथा आवश्यक न हो:**

(i) एकवचन के संदर्भ में बहुवचन शामिल होगा और इसके विपरीत; किसी भी लिंग के संदर्भ में अन्य लिंग शामिल होगा।

(ii) किसी अनुच्छेद, खंड, परिशिष्ट, अनुसूची, अनुलग्नक या 'अनुलग्नक' का संदर्भ इस गारंटी के अनुच्छेद, खंड, परिशिष्ट, अनुसूची, अनुलग्नक का होगा।

(iii) परिशिष्ट, अनुसूचियाँ, अनुलग्नक और अनुलग्नक इस गारंटी का अभिन्न अंग हैं। खंडों के किसी भी प्रावधान और परिशिष्ट, अनुसूचियों, अनुलग्नकों या अनुलग्नकों के किसी भी प्रावधान के बीच किसी भी संघर्ष की स्थिति में, खंडों का प्रावधान प्रबल होगा।

(iv) किसी कानून या विनियमन के संदर्भ में कानून की शक्ति होने के लिए उस कानून या विनियमन के संदर्भ में समय-समय पर संशोधित, संशोधित, पूरक विस्तारित शामिल हैं।

(v) समय का कोई भी संदर्भ भारत में समय के संदर्भ के रूप में माना जाएगा। किसी भी कैलेंडर को ग्रेगोरियन कैलेंडर के संदर्भ के रूप में माना जाएगा।

(vi) इस गारंटी में अनुच्छेद, खंड, परिशिष्ट, अनुसूची, संलग्नक और अनुलग्नक केवल संदर्भ की सुविधा के लिए डाले गए हैं और उनके अर्थ या व्याख्या को प्रभावित नहीं करेंगे।

(vii) शब्द "शामिल" या "शामिल करते हुए" को "बिना सीमा के" या "लेकिन सीमित नहीं" के रूप में माना जाएगा, चाहे वे ऐसे वाक्यांशों का पालन करें या नहीं।

(viii) जब तक संदर्भ के अनुसार आवश्यकता न हो, किसी भी समय की अवधि को ऐसी अवधि की अंतिम तिथि के अंत में समाप्त माना जाएगा।

(ix) खंड 1 में कोई भी प्रावधान किसी पक्षकार पर अधिकार प्रदान करने या दायित्वों को लागू करने वाला एक मूल प्रावधान है, इसे इस प्रकार लागू किया जाएगा जैसे कि यह इस गारंटी के निकाय में एक मूल प्रावधान हो।

(x) निर्माण का नियम, यदि कोई हो, कि एक अनुबंध की व्याख्या ड्राफ्टिंग और उसकी तैयारी के लिए जिम्मेदार पार्टियों के खिलाफ की जानी चाहिए, लागू नहीं होगा;

(xi) समझौतों, दस्तावेजों या अन्य उपकरणों के सभी संदर्भों में (सभी प्रासंगिक अनुमोदनों के अधीन) उस समझौते, दस्तावेज या उपकरण का संदर्भ शामिल है जो समय-समय पर संशोधित, पूरक, संशोधित, प्रतिस्थापित, नवीनीकृत या सौंपा गया।

## 2. गारंटी

2.1 गारंटीदाता एतद्वारा अपरिवर्तनीय रूप से यह वचन देता है कि यदि प्राधिकरण हस्तांतरण तिथि (Transfer Date) से छह (6) महीने की अवधि के भीतर ओएमडीए के तहत देय हस्तांतरण भुगतान (या उसका कोई हिस्सा) जेवीसी को देने में विफल रहता है, तो गारंटीदाता जेवीसी से भुगतान की मांग प्राप्त करने की तिथि के 60 (साठ) दिनों

के भीतर, जेवीसी को हस्तांतरण भुगतान से संबंधित निर्विवाद राशि का भुगतान करेगा। इसके साथ ही हस्तांतरण तिथि के छह महीने बाद से भुगतान की तिथि तक भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर (SBI PLR) के बराबर दर पर दैनिक शेष राशि के आधार पर ब्याज का भुगतान किया जाएगा। यह गारंटी निम्नलिखित सीमाओं के अधीन होगी: (क) इकिटी के लिए गारंटी संपत्ति की इकिटी के बही मूल्य (Book Value) तक सीमित होगी; (ख) गारंटी या तो मौद्रिक सीमा या कुल परियोजना की अवमूल्यित लागत (थोक मूल्य सूचकांक वृद्धि के साथ) या वित्तीय बंद के समय ऋण या चालू करने के समय ऋण, जो भी कम हो, तक सीमित होगी ("गारंटीकृत भुगतान")।

2.2 पक्षकार एतद्वारा स्पष्ट रूप से स्वीकार करते हैं कि भारत सरकार जेवीसी को केवल किसी भी हस्तांतरण भुगतान के निर्विवाद हिस्से और/या उस पर देय ब्याज का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है। यदि हस्तांतरण भुगतान या ब्याज विवादित है ("विवादित राशि"), तो विवाद के अंतिम रूप से हल होने तक भारत सरकार इस गारंटी के तहत किसी भी विवादित राशि का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं होगी।

2.3 जेवीसी भुगतान की मांग के साथ गारंटीदाता को निम्नलिखित प्रदान करेगी: (क) प्राधिकरण पर हस्तांतरण भुगतान की मांग की प्रति; (ख) जेवीसी द्वारा विधिवत प्रमाणित मांग का विवरण; (ग) ओएमडीए की पूर्ण समाप्ति या समय सीमा समाप्त होने की व्याख्या करने वाले विवरण; (घ) हस्तांतरण भुगतान की सीमा का विवरण; और (ङ) जेवीसी से एक प्रमाण पत्र जिस पर प्राधिकरण द्वारा हस्ताक्षर किए गए हों कि उक्त हस्तांतरण भुगतान अवैतनिक है, सही ढंग से गणना किया गया है और निर्विवाद है।

2.4 इस गारंटी के तहत गारंटीदाता द्वारा हस्तांतरण भुगतान और ब्याज के भुगतान पर, प्राधिकरण से ऐसी राशियों का दावा करने और वसूलने का जेवीसी का अधिकार उस भुगतान की सीमा तक तुरंत समाप्त हो जाएगा। हालांकि, ऐसी स्थिति में, गारंटीदाता के पास उस राशि के लिए लेनदार (Creditor) के रूप में एएआई के खिलाफ दावा होगा।

### 3. असाइनमेंट

3.1 जेवीसी गारंटीदाता की पूर्ण लिखित सहमति के बिना इसके तहत अपने अधिकारों या दायित्वों के सभी या किसी भी हिस्से को हस्तांतरित या असाइन नहीं करेगी।

### 4. गारंटी की अवधि

4.1 यह गारंटी निम्नलिखित घटनाओं में से जो भी सबसे पहले हो, समाप्त हो जाएगी:

(क) ओएमडीए की समाप्ति पर जेवीसी को प्राधिकरण द्वारा देय हस्तांतरण भुगतान का भुगतान; या

(ख) इस गारंटी के खंड 2.1 के तहत गारंटीदाता द्वारा हस्तांतरण भुगतान और ब्याज का संवितरण; या

(ग) यदि जेवीसी हस्तांतरण तिथि से छह महीने समाप्त होने के 60 दिनों के भीतर गारंटीदाता से मांग नहीं करती है (जब तक कि गारंटीदाता द्वारा इसकी वैधता लिखित रूप में न बढ़ाई गई हो); या

(घ) हवाईअड्डे के संबंध में पहले वित्तीय क्लोजर के अनुसार जेवीसी द्वारा उधार लिए गए ऋण के पुनर्भुगतान के लिए ऋणदाताओं द्वारा स्वीकृत समय की समाप्ति पर।

**4.2** इस गारंटी की समाप्ति पर, यह समाप्त मानी जाएगी और गारंटीदाता को गारंटी के तहत सभी दायित्वों से मुक्त कर दिया जाएगा।

## **5. कर**

**5.1** गारंटीकर्ता द्वारा किए गए सभी भुगतान सेट ऑफ और प्रतिदावा पर किए जाएंगे, जिसमें किसी भी कर की कटौती या रोक भी शामिल है, जो भी परिपक्व है और जिसके द्वारा लगाया गया है और (i) प्राधिकरण को जेवीसी द्वारा देय और देय किसी भी राशि के कारण कटौती और समायोजन के लिए; और (ii) जेवीसी द्वारा प्राप्त कोई भी बीमा राशि या जेवीसी को देय और देय है (प्रासंगिक हस्तांतरण परिसंपत्तियों और गैर हस्तांतरण के संबंध में दावों के लिए डिफॉल्ट की एएआई घटना/डिफॉल्ट की जेवीसी घटना/फोर्स मेज्योर की घटना के घटित होने के बाद हस्तांतरित की जा रही संपत्ति/ओएमडीए की समाप्ति या लागू कानून द्वारा अपेक्षित कटौती।

**5.2** गारंटीदाता इस गारंटी के निष्पादन या प्रवर्तन के संबंध में देय किसी भी स्टॉप शुल्क का भुगतान करेगा।

**6.** जेवीसी कानूनी रास्ते समाप्त करने के लिए बाध्य नहीं

**6.1** इस गारंटी के खंड 2.1 के अधीन, जेवीसी को इस गारंटी को लागू करने के लिए कदम उठाने से पहले निम्नलिखित कार्य करने की आवश्यकता नहीं होगी:

(क) किसी न्यायालय या मध्यस्थ के समक्ष प्राधिकरण के खिलाफ कोई निर्णय या मध्यस्थता पुरस्कार प्राप्त करना; या

(ख) प्राधिकरण के दिवालियापन (Bankruptcy) में कोई दावा करना या दाखिल करना।

## **7. गारंटी में संशोधन**

**7.1** इस गारंटी के उद्देश्यों के लिए, ओएमडीए या एसएसए में मौखिक या लिखित रूप में कोई भी ऐसा संशोधन नहीं किया जाएगा जो इस गारंटी में संदर्भित हस्तांतरण भुगतान (Transfer Payment) को प्रभावित करता हो या उस पर प्रभाव डालता हो, जब तक कि ऐसा संशोधन गारंटीदाता की पूर्व लिखित स्वीकृति के साथ निष्पादित न किया गया हो। कोई भी अन्य संशोधन गारंटीदाता की सहमति के बिना, लेकिन जेवीसी द्वारा गारंटीदाता को लिखित में पूर्व सूचना देकर किया जा सकता है। जहाँ आवश्यकता हो वहाँ ऐसी स्वीकृति

प्राप्त करने में विफल रहने, या ऐसी सूचना न देने के परिणामस्वरूप, वह संशोधन जहाँ तक गारंटीदाता से संबंधित है, अमान्य (void) माना जाएगा।

## 8. विविध प्रावधान

**8.1** इस गारंटी के खंड 4.1 के अधीन, जेवीसी द्वारा प्राधिकरण को दी गई किसी भी समय-सीमा या अन्य छूट, ओएमडीए के किसी भी बदलाव के कारण गारंटीदाता का कोई भी दायित्व किसी भी तरह से समाप्त या कम नहीं होगा या किसी अन्य कार्य या बात द्वारा (इसके तहत गारंटीकृत दायित्वों की प्राधिकरण द्वारा पूर्ति को छोड़कर) जिसके तहत, यदि इस खंड 8.1 के प्रावधान न होते, तो गारंटीदाता के दायित्व समाप्त (discharged) हो जाते। इस गारंटी के खंड 7 के अधीन रहते हुए, जिस सीमा तक ऐसी छूट या बदलाव गारंटीदाता के दायित्व को प्रभावित करता है, वह गारंटीदाता पर बाध्यकारी नहीं होगा। (किसी भी संदेह से बचने के लिए, इस खंड 8.1 का प्रभाव इस गारंटी के खंड 7 को निरस्त करना नहीं है।)

**8.2** यह गारंटी हस्तांतरण भुगतान के संबंध में प्राधिकरण के दायित्वों के लिए जेवीसी के पास किसी भी समय मौजूद किसी अन्य प्रतिभूति (Security) के अतिरिक्त होगी, न कि उसके स्थान पर या उसके अल्पीकरण (derogation) में। हालांकि, यह किसी भी तरह से उन अधिकारों को प्रभावित नहीं करेगा जो गारंटीदाता के पास कानून के तहत राज्य सरकार या प्राधिकरण के खिलाफ हो सकते हैं।

**8.3** गारंटीदाता या जेवीसी द्वारा इसके तहत किसी भी अधिकार या उपाय का प्रयोग न करना या प्रयोग करने में देरी करना, उसके त्याग (Waiver) के रूप में कार्य नहीं करेगा। किसी भी अधिकार या उपाय का एकल या आंशिक प्रयोग किसी अन्य या आगे के प्रयोग या किसी अन्य अधिकार या उपाय के प्रयोग को बाधित नहीं करेगा। गारंटीदाता या जेवीसी द्वारा कोई भी छूट तब तक प्रभावी नहीं होगी जब तक कि वह लिखित रूप में न हो। यहाँ प्रदान किए गए गारंटीदाता या जेवीसी के अधिकार और उपाय कानून द्वारा प्रदान किए गए किसी भी अधिकार या उपाय से अलग/अनन्य नहीं हैं।

## 9. विवाद समाधान

**9.1 मध्यस्थता:** इस गारंटी के तहत उत्पन्न होने वाले सभी विवादों को (भारतीय) मध्यस्थता एवं सुलह अधिनियम, 1996 के तहत तीन (3) मध्यस्थों वाले एक न्यायाधिकरण (Tribunal) को संदर्भित किया जाएगा। मध्यस्थता के प्रत्येक दावेदार (Claimant) और प्रतिवादी (Respondent) एक (1) मध्यस्थ नियुक्त करेंगे और इस प्रकार नियुक्त दो (2) मध्यस्थ तीसरे मध्यस्थ का चयन करेंगे जो न्यायाधिकरण के पीठासीन मध्यस्थ (Presiding Arbitrator) के रूप में कार्य करेगा (जो मिलकर "मध्यस्थता न्यायाधिकरण" / Arbitral Tribunal बनाएंगे)।

**9.2** मध्यस्थता न्यायाधिकरण के निर्णय पक्षकारों पर अंतिम और बाध्यकारी होंगे।

**9.3** मध्यस्थता का स्थान नई दिल्ली होगा।

**9.4** यह खंड 9 इस गारंटी की समाप्ति या समय सीमा समाप्त होने के बाद भी लागू (survive) रहेगा।

**9.5** मध्यस्थता का शासी कानून भारत के मूल कानून होंगे।

## **10. शासी कानून और क्षेत्राधिकार**

**10.1** इस गारंटी का अर्थ और व्याख्या भारत के कानूनों के अनुसार की जाएगी तथा यह भारत के कानूनों द्वारा शासित होगी, और ऊपर खंड 9 के अधीन दिल्ली स्थित न्यायालयों के पास इस गारंटी से उत्पन्न या इससे संबंधित सभी मामलों पर अनन्य क्षेत्राधिकार होगा।

## **11. जानबूझकर छोड़ा गया**

## **12. सूचनाएं**

**12.1** दिए जाने के लिए आवश्यक सभी सूचनाएं, मांगें या अन्य संचार अंग्रेजी भाषा में लिखित रूप में होंगे, जिन्हें गारंटीदाता या जेवीसी को, जैसा भी मामला हो, निम्नलिखित पते पर संबोधित किया जाएगा (या गारंटीदाता या जेवीसी द्वारा एक-दूसरे को लिखित रूप में प्रदान किए गए किसी अन्य पते पर) और डिलीवरी पर दिए गए माने जाएंगे।

- **गारंटीदाता:** भारत सरकार के सचिव
- **जेवीसी:** मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड, सीएसआई एयरपोर्ट, मुंबई (Mumbai International Airport Pvt. Ltd., CSI Airport, Mumbai)

## **13. प्रभावी होना**

**13.1** यह गारंटी इसके निष्पादन की तिथि से लागू होगी।

साक्षी के रूप में, इस गारंटी को ऊपर दी गई पहली तारीख के अनुसार निष्पादित और वितरित किया गया है:

**जेवीसी की ओर से और उसकी ओर से स्वीकार और सहमति दी गई:**

- (हस्ताक्षर)
- (नाम)
- (पद)

**भारत के राष्ट्रपति की ओर से और उनकी ओर से हस्ताक्षर किए गए, मुहर लगाए गए और वितरित किए गए:**

- (हस्ताक्षर)
- (नाम)
- (पद)

अनुसूची 8 :

बेस हवाईअड्डा शुल्क

शुल्क | संरचना और स्तर

1. लैंडिंग शुल्क

| अधिकतम कुल वजन )MAUW) | घरेलू उड़ानें                                      | अंतर्राष्ट्रीय उड़ानें                          |
|-----------------------|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| $\leq 21$ मीट्रिक टन  | INR 103 / एमटी                                     | लागू नहीं                                       |
| $\leq 100$ मीट्रिक टन | INR 170.80 / एमटी                                  | INR 227.7 / एमटी                                |
| $> 100$ मीट्रिक टन    | INR 17,080 + 100 एमटी से अधिक पर INR 229.50 / एमटी | INR 22,770 + 100 एमटी से अधिक पर INR 306 / एमटी |

- $\leq 21$  एमटी MAUW वाले घरेलू विमानों को छोड़कर, प्रति लैंडिंग न्यूनतम शुल्क INR 1,000 है.
- सुपरसोनामिक विमानों के लैंडिंग शुल्क पर 25 प्रतिशत अधिभार (surcharge) है.
- 2301-2400 घंटे IST (पीक ऑवर) के बीच अंतर्राष्ट्रीय लैंडिंग पर 5 प्रतिशत अधिभार है.
- 1301-1600 घंटे IST के बीच अंतर्राष्ट्रीय लैंडिंग पर 5 प्रतिशत छूट है.
- घरेलू उड़ानों के लिए 15 दिन की क्रेडिट अवधि के भीतर भुगतान करने पर लैंडिंग शुल्क में 15 प्रतिशत की कमी की जाती है.
- भारतीय ऑपरेटरों के अंतर्राष्ट्रीय मार्गों के घरेलू चरण को हवाईअड्डा शुल्क के मामले में घरेलू उड़ानों के रूप में माना जाता है.
- घरेलू अनुसूचित ऑपरेटरों द्वारा संचालित  $\leq 80$  बैठने की क्षमता वाले हेलीकॉप्टरों और विमानों तथा सभी प्रकार के हेलीकॉप्टरों के लिए कोई लैंडिंग शुल्क नहीं है।

## 2. हाउसिंग शुल्क

| विमान का वजन<br>(एयूडब्ल्यू) | सभी उड़ानें (प्रति घंटे दर)                 |
|------------------------------|---------------------------------------------|
| $\leq 100$ एमटी              | INR 7.40 एमटी                               |
| $\geq 100$ एमटी              | INR 740 + 100 एमटी से अधिक पर INR 9.80 एमटी |

## 3. पार्किंग शुल्क

- जब किसी विमान को खुले में पार्क किया जाता है, तो केवल हाउसिंग शुल्क का आधा हिस्सा लिया जाता है.
- पहले 2 घंटे के लिए कोई पार्किंग शुल्क नहीं लिया जाता है.
- निःशुल्क पार्किंग समय की गणना करते समय, टचडाउन और पार्किंग स्टेशन पर वास्तविक पार्किंग समय के बीच लिए गए समय के कारण 15 मिनट का मानक समय जोड़ा जाता है.
- पार्किंग स्टेशन से टेक-ऑफ पॉइंट तक विमान के टैक्सिंग समय के कारण एक और 15 मिनट का मानक समय जोड़ा जाता है.
- शुल्क योग्य पार्किंग समय की गणना के लिए, एक घंटे के हिस्से को निकटतम घंटे तक पूर्णांकित (round off) किया जाएगा.
- शुल्क की गणना निकटतम MT के आधार पर की जाएगी.

- प्रत्येक अवधि की पार्किंग के लिए शुल्क को निकटतम रुपये तक पूर्णांकित किया जाएगा.
- संपर्क स्टैंड (contact stands) पर, निःशुल्क पार्किंग घंटों के बाद, पहले दो घंटों के लिए सामान्य पार्किंग शुल्क लिया जाता है.
- इस अवधि के बाद, शुल्क सामान्य शुल्क से दोगुना हो जाता है.

#### 4. एक्सरे सामान शुल्क

| घरेलू उड़ानें | अंतर्राष्ट्रीय उड़ानें |
|---------------|------------------------|
| पंजीकृत सामान | पंजीकृत सामान          |

| शुल्क                     | संरचना और स्तर                                     |
|---------------------------|----------------------------------------------------|
| $\leq 25$ सीटें: INR 100  | टर्नअराउंड उड़ानों के लिए                          |
| 26-50 सीटें: INR 200      | विमान 747, DC-10 और ट्रिस्टार के लिए - US\$ 190.50 |
| 51-100 सीटें: INR 450     |                                                    |
| 101-200 सीटें: INR 700    | ट्रांजिट उड़ानों के लिए - US\$ 135.75              |
| $\geq 201$ सीटें: INR 800 |                                                    |

**यात्री सेवा शुल्क:**

- INR टैरिफ के विरुद्ध जारी किए गए टिकटों के संबंध में प्रत्येक प्रस्थान करने वाले यात्री पर INR 200 ।
- डॉलर टैरिफ के विरुद्ध जारी किए गए टिकटों के संबंध में प्रति यात्री US\$ 5 ।

- US\$ से INR में रूपांतरण के लिए, पहली पाक्षिक बिलिंग अवधि के वास्ते महीने के पहले दिन की दर और दूसरी पाक्षिक बिलिंग अवधि के वास्ते महीने की 16वीं तारीख की दर अपनाई जाएगी।

**नोट:** INR = भारतीय रुपये